Die wirtschaftlichen Grundlagen für den Aufbau der nationalen Handelsschiffahrt in Polen

(Teildruck)

Dissertation

zur Erlangung der Staatswissenschaftlichen Doktorwürde
der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät
der Hansischen Universität, Hamburg

vorgelegt von

Jan Andrzej Hempel,
aus Lublin (Polen)

Hamburg 1937

Hans Christians Druckerei und Verlag, Hamburg 36

Gutachter: Prof. Dr. Schulz-Kiesow

Tag der mündlichen Prüfung 4. Mai 1935

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

INHALTSVERZEICHNIS.

Seite

Einleitung: Zusammenhänge zwischen Außenhandel und eigener Schiffahrt 8

I. HAUPTABSCHNITT: *Der polnische Außenhandel*

1. Die Entwicklung des polnischen Außenhandels . . 9
2. Die Warengruppen im polnischen Außenhandel . . . 14
3. Die Wege des polnischen Außenhandels 17
4. Die Wege des polnischen Außenhandels mit Berücksichtigung der einzelnen Wirtschaftsgebiete und der strukturellen Veränderungen 22
5. Möglichkeiten weiterer Strukturveränderungen im polnischen Außenhandel 34

II. HAUPTABSCHNITT: *Der seewärtige Güter- und Schiffsverkehr im Ostseeraum*

1. Die Entwicklung der Häfen des polnischen Zollgebiets und ihr Umschlag 35
2. Die Bedeutung des Transithandels für die polnischen Häfen
   a) Die Entwicklung des Transitverkehrs in Gdynia und Danzig 41
   b) Der südost- u. osteuropäische Transit über Deutschland 44

(3.) Der Güterverkehr der wichtigsten Nordseeländer mit der Ostsee*): a) Belgien; b) Holland; c) Deutschland

(4.) Der seewärtige Güterverkehr der Ostseeländer*): a) Deutsche Ostseehäfen; b) Litauen; c) Lettland; d) Estland; e) Finnland; f) Schweden; g) Dänemark

3. (5.) Die Entwicklung des Schiffsverkehrs in Danzig und Gdynia 50

Seite

(6.) Der Schiffsverkehr der wichtigsten Nordseeländer mit der Ostsee*): a) Belgien; b) Holland; c) Deutschland

(7.) Der Schiffsverkehr in der Ostsee*): a) Litauen; b) Lettland; c) Finnland; d) Schweden; e) Dänemark

III. HAUPTABSCHNITT: *Die Seeschiffahrt*

1. Allgemeine Lage der Seeschiffahrt 56
2. Nationale Handelsflotten und Außenhandel 59
3. Die Struktur der Ostseeschiffahrt 66
4. Die Entwicklung der polnischen Handelsflotte . . . 70

Zusammenfassendes Schlußwort 85

*) Diese Kapitel sind mit Genehmigung der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät nicht mit gedruckt worden.

Literaturverzeichnis.

Firle, R., Einfluß des Weltkrieges auf Schiffahrt und Handel in der Ostsee (Sozialwissenschaftliche Forschungen), Berlin.

Helander, Sven, Die Internationale Schiffahrtskrise, Jena 1928.

Hilchen, Feliks, Transport morski a miedzynarodowe porozumiennie w zegludze, Torûn 1934.

Kasprowicz, B., Rocznik Rady Interesantôw Portu w Gdyni, Gdynia 1934.

Mainz, Der polnische Außenhandel, Berlin 1934.

Matthews, Alfred, Die Entwicklung der finnischen Seefahrt und die finnische Seeschiffahrtspolitik, Greifswald 1931.

Oetjen, Hermann, Die Hafenkonkurrenz Hamburg—Triest, Hamburg 1931.

Reuther, Otto, Beförderungsunternehmungen zur See, Stuttgart 1933.

Rummel, Juljan, Morskie zagadnienia Polski, Gdynia 1934.

Sachs, Hans, Die Trampschiffahrt in der Ostsee, Rostock 1931.

Salts, Albert, Lettlands Wirtschaft und Wirtschaftspolitik, Riga 1932.

Schiedewitz, E. W., Subventionierung von Weltschiffahrt und Weltschiffbau in den Nachkriegsjahren 1914—1930 und der Nachtrag von Winkler 1930—1932.

Schünemann, Heinz Heinrich, Die Zubringer-Linienfahrt der deutschen Nordseehäfen mit dem Ostseegebiet, Rostock 1932.

Tennenbaum, Henryk, Struktura gospodarstwa polskiego, Warszawa 1932.

Statistiken und Zeitschriften.

Belgien: „Neptune", Antwerpen.
Union économique Belgo-Luxembourgeoise, Bulletin mensuel du commerce avec les pays étrangers.

Dänemark: Danmarks Handelsflaade og Skibsfart i Aarene.
Danmarks Statistik: Statistisk Aarbog 1931—1932.
Danmarks Vareindførsel og -udførsel i Aaret.
Scandinavian Shipping Gazette, Kopenhagen.

Danzig: Danziger Statistische Mitteilungen.
Danziger Wirtschaftsnachrichten, Danzig.
Danziger Wirtschaftszeitung.
Ostlands Berichte, Wirtschaftsnachrichten Danzig.
Statistische Mitteilungen des Danziger Hafenrats.

Deutschland: Berichte der Handelkammer Hamburg.
Bremische Statistik.
Der Ostseehandel, Stettin.
Handel und Schiffahrt des Hafens Hamburg.
Hansa, Schiffahrtszeitschrift, Hamburg.
Mitteilungen der deutsch-polnischen Handelskammer, Breslau-Berlin.
Mitteilungen der Handelskammer Hamburg.
Mitteilungen des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs, Hamburg.
Schiffsfrachtendienst (Arpa), Hamburg.
Statistisches Reichsamt, Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.
Statistik des Deutschen Reiches:
Die Binnenschiffahrt.
Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen.
Die Seeschiffahrt.
Monatliche Nachweise über den auswärtigen Handel Deutschlands.

Werft-Reederei und Hafen, Hamburg.
Wirtschaftsdienst, Hamburg.
Wirtschaft und Statistik.

England: Annual Statement of the trade of the United Kingdom with Foreign Countries and British Countries.
„Fairplay", London.
Fairplay's Annual Summary of Britisch Shipping Finance.
Lloyd's List and Shipping Gazette, London.
Lloyd's Register of Shipping.
Shipbuilding — Shipping Record, London.

Estland: Esti Majandus, Väliskaubandus (Stat. Centralbüro Ostlands).

Finnland: Finlands Officiella Statistik, Finlands Handel på utrikes orter, Helsingfors.
Merenkulkuhallituksen Tiedonantoja Sjöfartsstyrelsens Meddellanden.
Merenkulu Sjöfart, Helsinki.
Statistisk Arsbok för Finland.

Holland: Jaarstatistiek van den in-uit-en doorvoer.
Jaarcijfers voor Nederland.
Maandschrift van het Centraal bureau voor de Statistiek.
„Rotterdam", Kamer van Koophandel en Fabrieken, Rotterdam.

Lettland: Latvijas Areja Tirdznieciba un Tranzits (Lett. Stat. Amt).

Litauen: Jahresberichte der Memeler Hafendirektion.
Lietuvos uzienio prekyba (Lit. Centralbüro für Statistik).

Polen: Biuletyn gospodarczy Izby Przemyslowo Handlowej w Gdyni.
Eksport w roku 1933, Sprawozdanie Dyrektora P. I. E., Warszawa.
Glowny Urzad Statystyczny / Rzeczypospolitej Polskiej:
Maly rocznik Statystyczny 1934.
Rocznik handlu zagranicznego R. P. i W. M. Gdańska.
Polska Gospodarcza, Warszawa.
„Port w Gdyni".
Przemysl i Handel, Warszawa.
Rocznik statystyczny Gdyni 1933—1934.
Sprawozdanie z dzialalności Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, sp. z o. o. w czasie od 1. XI. 1932 do 1. I. 1934.
Staatliches Exportinstitut i. Polen: Das Geschäft mit Polen.
„Zegluga" — Shipping and trade, Gdynia.
Zestawienie ogólne przewozu towarów na P. K. P., 1932.
Wiadomości Portu Gdyńskiego, Gdynia.

Schweden: Statistika Centralbyrå: Statistik Arsbok för Sverige.
Sveriges Officiella Statistik: Handel Utgiven av Kommerskollegium, Stockholm.
Sveriges Officiella Statistik: Sjöfart, utgiven av Kommerskollegium, Stockholm.

U.S. A.: Nautical Gazette, New York.
New York Journal of Commerce.

Als Quellen wurden weiterhin eine Reihe von Zeitungsausschnitts-Mappen verwandt, die vom Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archiv gesammelt und zusammengestellt worden sind. Ferner wurden die bekannten Tages- und Fachzeitschriften sowie die Geschäftsberichte der deutschen und ausländischen Unternehmungen zur Materialsammlung herangezogen; schließlich in der Hauptsache unveröffentlichte polnische Angaben und Berichte einzelner Ämter und Ministerien.

VORWORT.

Die Arbeit hat sich, wie aus dem Titel hervorgeht, zum Ziel gesetzt, die wirtschaftlichen Grundlagen für den Ausbau der polnischen Handelsflotte zu untersuchen. Da es sich im Falle Polens um eine verhältnismäßig kurze Betätigung im Schiffahrtgeschäft handelt, konnte dabei die Entwicklungsgeschichte der bisher bestehenden polnischen Reedereien nicht im Vordergrund stehen. Aus der allgemeinen Lage der polnischen Handelsschiffahrt als Einzelglied der polnischen Gesamtwirtschaft ergab sich vielmehr zwingend die Notwendigkeit, sie im Rahmen der gesamten polnischen Wirtschaftspolitik zu betrachten. Aus diesem Grunde schien es notwendig, das Hauptgewicht in der Untersuchung auf die Analysierung des polnischen Außenhandels zu legen. Der Außenhandel Polens bildet die gesicherte Grundlage für die Betätigung polnischer Schiffahrtgesellschaften. Von dem gegenwärtigen Umfang für die zukünftige Entwicklung des Warenverkehrs zwischen Polen und seinen Handelspartnern werden die Zukunftsaussichten der polnischen Handelsflotte entscheidend beeinflußt.

Die Abhandlung, zu der Herr Professor Dr. Schulz-Kiesow die Anregung gab, ist von der Rechts- und Staatswissenschaftlichen Fakultät der Hansischen Universität Hamburg als Doktordissertation angenommen worden.

Es ist mir eine erfreuliche Pflicht, an dieser Stelle den Herren Professoren Sieveking und Eisfeld, sowie den wissenschaftlichen Mitarbeitern des Hamburgischen Welt-Wirtschafts-Archivs für das meiner Arbeit gewidmete Interesse meinen tiefen Dank aussprechen zu dürfen.

Zu ganz besonderem Dank fühle ich mich Herrn Professor Dr. Schulz-Kiesow und Herrn Dr. Feliks Hilchen, dem ehem. Direktor des Seedepartements im Handelsministerium in Warschau, verpflichtet, die mir nicht nur die Anregung zu dieser Arbeit gegeben haben, sondern auch, dank ihren Fachkenntnissen, mit vielen Ratschlägen geholfen haben.

Der Verfasser.

EINLEITUNG.

Zusammenhänge zwischen Außenhandel und eigener Schiffahrt.

Will man heute die gegenwärtige Lage und die Aussichten für die zukünftige Entwicklung einer bestimmten Handelsflotte untersuchen, dann muß man neben den im Zeitalter einer absoluten wirtschaftlichen Freizügigkeit wirksamen Faktoren auch jene Bestimmungsgründe berücksichtigen, die sich aus den neuen Formen wirtschaftlichen Lebens — die immer deutlicher in der Weltwirtschaft sichtbar werden — ergeben; mit anderen Worten: man kann sich nicht mehr darauf beschränken, die Entwicklungsgeschichte der bestimmten Handelsflotte aufzuzeichnen und deren harmonischen Weiterverlauf als die Zukunft dieser Flotte anzusehen, sondern man muß damit rechnen, daß jede Handelsflotte zukünftig Bindungen an die Gesamtwirtschaft des Eignerlandes und besonders engen Verflechtungen an den Außenhandel dieses Landes unterworfen sein wird. Nicht nur die Höhe der Frachtraten, das Vorhandensein eines bewährten Schiffahrtsgewerbes oder geeigneten Schiffspersonals wird in Zukunft ausschlaggebend sein, die Frage des Transfer der zur Frachtzahlung nötigen Devisen wird vielmehr dazu zwingen, den Seetransport derjenigen Länder, die über eigene Seehäfen verfügen, zu einem bestimmten Teil mit eigenen Schiffen auszuführen. Von besonderer Wichtigkeit — und Wirksamkeit — wird dieser Grundsatz in allen Ländern sein, deren Handelsflotte sich bisher erst im Aufbaustadium befindet, wo also noch Expansionsmöglichkeiten bestehen; hier wird man die gegebenen Möglichkeiten zur Erschließung neuer Einkommensquellen um so konsequenter ausnutzen, weil gleichzeitig die Devisenarmut dazu zwingt. Aber nicht nur die Länder, die ihre Handelsflotte erst aufbauen wollen, benutzen ihre Verfügungsgewalt über den Devisentransfer im Interesse ihrer eigenen Schiffahrt, sondern auch große Schiffahrtsländer machen bereits Gebrauch von diesem Mittel. Am deutlichsten was dies beim Abschluß des gegenwärtig gültigen britisch-russischen Handelsvertrages zu beobachten. Diesem Handelsvertrag wurde eine Klausel eingefügt, nach der Rußland verpflichtet wurde ‚für einen baldigen Ausgleich der bisher stets für England passiven Handelsbilanz Sorge zu tragen. Dabei wurde vertraglich festgelegt, daß dieser Bilanzausgleich nicht nur durch Warenlieferungen resp. Warenbezüge vorgenommen zu werden brauche, sondern daß auch jede Frachtzahlung von Rußland an Schiffe unter britischer Flagge als ein Export Englands nach Rußland bewertet werden solle. Man hat also den Posten der Zahlungsbilanz als Gegengewicht in den Handelsvertrag gebracht. Man hat den „unsichtbaren" Export der Dienstleistungen im Seetransport „sichtbar" gemacht. Damit ist viel deutlicher als

jemals der Anspruch eines Außenhandelslandes auf den mit seinem Außenhandel zusammenhängenden Seetransport zum Ausdruck gebracht worden; die Vereinigten Staaten haben diesen Anspruch zwar in allen Nachkriegsjahren immer wieder erhoben, sie haben ihm aber nie den gleichen Nachdruck verleihen können und mußten daher versuchen, ihn mittels ungeheurer Subventionen zu verwirklichen.

In der vorliegenden Arbeit sollen die bisherige Entwicklung der polnischen Handelsflotte und ihre Aussichten in der Zukunft untersucht werden; aus den vorstehend kurz angedeuteten Gründen erscheint es notwendig, nach einer allgemeinen Betrachtung der Rolle des Außenhandels in der polnischen Gesamtwirtschaft zunächst die Entwicklung des polnischen Außenhandels eingehend auf Umfang, Richtung und Tendenz zu verfolgen, um somit die natürliche Basis, über welche die polnische Schiffahrt verfügt und mit der sie auch in Zukunft rechnen kann, darzustellen.

I. HAUPTABSCHNITT:

Der polnische Außenhandel.

1. *Die Entwicklung des polnischen Außenhandels.*

Der polnische Staat, wie er nach dem Kriege entstanden ist, umfaßt ein Gebiet von 388 600 qkm, das ist ungefähr vier Fünftel der Fläche des Deutschen Reiches. Die Bevölkerung beträgt nach der letzten Volkszählung vom 9. Dezember 1931 32 133 000 Einwohner, das entspricht einer Bevölkerungsdichte von 85 Einwohnern pro qkm. Der Bevölkerungszuwachs betrug 12,3‰ im Jahre 1933.

Polen ist in erster Linie ein Agrarstaat. Die Hauptagrarprodukte sind Getreide, hiervon besonders Roggen, Kartoffeln, Zuckerrüben. In den östlichen, mehr extensiv bewirtschafteten Gebieten spielt die Viehzucht eine größere Rolle. Daneben verdankt Polen seinem Bergbau verschiedene lebenswichtige Rohstoffe, vornehmlich Kohle aus Oberschlesien und Erdöl aus Galizien.

Mit diesen Produkten der Landwirtschaft und des Bergbaues ist zugleich auch die Grundlage des polnischen Exportes gegeben. Hinzu kommen in den letzten Jahren in steigendem Maße Industrieprodukte.

Die polnische Industrie, soweit sie nicht noch aus der Vorkriegszeit stammt (Schwerindustrie in Oberschlesien, Textilindustrie in Lodz), verdankt ihre beschleunigte Entwicklung hauptsächlich den unmittelbaren Wirkungen des deutsch-polnischen Zollkrieges. Bis zum Jahre 1925 war Deutschland der Hauptlieferant. In diesem Jahre beginnt der Aufbau eines Zollschutzsystems, das sich im Laufe des fast zehnjährigen Zollkrieges immer mehr verschärfte. In dieser Zeit konnte Polen verschiedene Industriezweige aufbauen, so daß heute der industrielle Importbedarf mit dem von 1925 nicht mehr zu vergleichen ist. Ein weiterer Faktor für die industrielle Entwicklung

ist die langsame Verschmelzung der drei Teilgebiete, aus denen Polen entstanden ist. Handelspolitisch sind diese Gegensätze heute zum großen Teil beseitigt.

Der Umfang des Außenhandels Polens hat im Einklang mit der allgemeinen Entwicklung des Welthandels in den Jahren bis 1929 zugenommen, sich seitdem aber unter der Wirkung der Krise schnell und stetig vermindert. Da die Weltwirtschaftskrise von einem allgemeinen Preisverfall begleitet war, ist aber in den Außenhandelswerten ein stärkerer Rückgang eingetreten als in den Mengen. Teilt man den Außenhandel wieder auf nach Einfuhr und Ausfuhr, dann ergeben sich stark unterschiedliche Bewegungen. Während in den Jahren 1927, 1928 und 1929 ein ständiger Einfuhrüberschuß bestanden hat, ist in den nachfolgenden Jahren die Handelsbilanz zur Aktivität gebracht worden. Dies ist allerdings nicht durch eine Steigerung der Ausfuhr, sondern durch eine über die Schrumpfung des Exportes hinausgehende Verminderung des Importes herbeigeführt worden. Geht man bei einem Vergleich der Bewegung beider Seiten des Außenhandels vom Jahr der höchsten Umsätze — 1929 — aus, dann ist die Einfuhr bis zum Jahre 1933 um 73,4 %, die Ausfuhr aber nur um 65,9 %, auf den Wert bezogen, zurückgegangen.

Polens Ausfuhr 1927 bis 1933*).

Jahr	1000 t	Mengenindex 1929 = 100	Mill. Zl.	Wertindex 1929 = 100
1927	20 356	95,21	2 215	78,74
1928	20 424	95,53	2 508	89,15
1929	21 379	100,00	2 813	100,00
1930	18 922	88,50	2 433	86,49
1931	18 704	87,48	1 879	66,80
1932	13 504	63,16	1 084	38,53
1933	12 986	60,74	0 960	34,13

*) Rocznik handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska. 1927—1933.

Polens Einfuhr 1927 bis 1933*).

Jahr	1000 t	Mengenindex 1929 = 100	Mill. Zl.	Wertindex 1929 = 100
1927	4 903	96,36	2 892	92,96
1928	5 165	101,52	3 362	108,07
1929	5 088	100,00	3 111	100,00
1930	3 571	70,19	2 246	72,11
1931	2 931	57,59	1 468	47,19
1932	1 787	35,12	862	27,77
1933	2 356	46,36	827	26,58

*) Rocznik handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska. 1927—1933.

Daß es sich bei dieser gegensätzlichen Bewegung nicht um eine allgemein zu beobachtende Erscheinung handelt, sondern daß es eine zur Herstellung eines Aktivsaldos in der Handelsbilanz bewußt vorgenommene Lenkung des Importes war, geht aus einem Vergleich

zwischen dem Außenhandel Polens und dem Welthandel überhaupt mit aller Deutlichkeit hervor. In den Jahren 1929 bis 1933 hat sich Polens Anteil am Weltimport von 1,02% auf 0,77% verringert, der Anteil am Weltexport ist dagegen nur von 1,0% auf 0,96% zurückgegangen.

Polens Außenhandel im Vergleich zum Welthandel.

(In Mill. Golddollar.)

Jahr	Welt	Import Polen	‰	Welt	Export Polen	‰
1929	34 281	349	1,02	31 666	316	1,00
1930	27 939	252	0,90	25 365	273	1,06
1931	19 997	165	0,82	18 024	211	1,17
1932	13 415	96	0,72	12 268	121	0,99
1933	11 993	92	0,77	11 115	107	0,96

Im Jahre 1933 ist im Außenhandel Polens eine Wendung zum Besseren eingetreten; die Schrumpfung der Außenhandelsumsätze ist zum Stillstand gekommen, und es ist sogar eine allmähliche Steigerung sowohl beim Import als auch beim Export festzustellen. Am deutlichsten kann man die Wandlung in der Außenhandelslage erkennen, wenn man die vierteljährlichen Umsätze miteinander vergleicht. Die jahreszeitlichen Schwankungen prägen sich — hauptsächlich beim Export — wieder klarer aus, als in den vergangenen Jahren stetiger Rückgänge; seit Anfang 1933 ist ein Aufstieg nicht zu verkennen. Daß auch der Import von dieser Bewegung nicht ausgeschlossen geblieben ist, deutet darauf hin, daß Polen den Zustand der erzwungenen Kontraktion in den Außenhandelsumsätzen überwunden hat und jetzt in der Lage ist, mit größerer Bewegungsfreiheit eine expansive Außenhandelspolitik zu betreiben. Der erhöhte Import ist ausschließlich auf vermehrte Einfuhr von industriellen Rohstoffen zurückzuführen, wie sich aus den folgenden Übersichten ersehen läßt.

Polens Ausfuhr 1930 bis 1934 in Mill. Zloty*).

Jahr	I. Vj.	II. Vj.	III. Vj.	IV. Vj.
1930	657,8	577,4	611,1	587,0
1931	451,2	498,9	496,1	432,2
1932	287,3	251,8	254,8	230,2
1933	213,1	222,1	248,5	275,9
1934	237,2	225,3	241,3	261,5

*) Handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska (Monatshefte).

Polens Einfuhr 1930 bis 1934 in Mill. Zloty.

Jahr	I. Vj.	II. Vj.	III. Vj.	IV. Vj.
1930	593,3	553,5	574,3	525,0
1931	395,5	411,5	353,7	207,6
1932	209,9	223,7	200,7	227,6
1933	179,7	198,2	217,3	231,8
1934	194,5	198,6	198,7	205,9

Polens Außenhandel in Mill. Zloty*)

I. Halbjahr.

	Import				Export			
	1933	%	1934	%	1933	%	1934	%
Insgesamt . . .	377,9	100,00	393,2	100,00	435,2	100,00	472,6	100,00
davon:								
Lebende Tiere .	0,3	0,07	0,6	0,15	7,8	1,80	11,8	2,49
Nahrungsmittel u. Getränke .	152,9	14,00	40,7	10,34	114,6	1,80	109,3	23,14
Rohstoffe und Halbfabrikate	182,0	48,15	234,1	59,54	216,2	49,68	236,0	49,93
Fertigwaren . .	142,7	37,76	117,1	29,78	96,5	22,18	114,4	24,20
Sammelgut . . .	—	—	0,7	0,20	—	—	1,1	0,24

*) Handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska (Monatshefte).

In der Verteilung des Außenhandels Polens sind seit den Jahren der letzten Hochkonjunktur ganz erhebliche Veränderungen eingetreten. Die Rolle Europas als Absatz- und Liefergebiet ist fortlaufend eingeschränkt worden zugunsten der außereuropäischen Länder. Dabei ist diese Auflockerung auf der Importseite am stärksten betrieben worden, während beim Export wohl die Tendenz in gleicher Richtung deutet, ohne daß aber bereits einschneidende Ergebnisse erzielt worden wären. Die amtliche Außenhandelsstatistik verzeichnet, daß im Jahre 1929 noch 77,2% aller Importe Polens aus europäischen Ländern stammten, daß dieser Anteil aber bis zum 1. Halbjahr 1934 auf 59,6% heruntergedrückt werden konnte. Der Anteil aller in nachfolgender Zusammenstellung aufgezählten Gebiete ist im gleichen Zeitraum erheblich angewachsen. Beim Export war Polen im Jahre 1929 noch für 95,3% seiner Ausfuhr auf den Absatz in europäischen Ländern angewiesen. Obwohl seitdem große Anstrengungen gemacht worden sind, um sich aus dieser Beschränkung auf den immerhin kleinen europäischen Absatzraum zu befreien, konnte der Anteil der außereuropäischen Länder im Jahre 1934 doch nur auf 12,9% erhöht werden; immer müssen also noch 87% des polnischen Exports in Europa ihren Absatz finden, was vor allem mit dem polnischen Kohlenexport im Zusammenhang steht.

Der polnische Außenhandel nach Absatzgebieten.

Jahr	Europa		Asien		Afrika		Nordamerika		Mittelam.		Südam.		Ozeanien	
	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Export	Import	Exort
1928	77.1	97.3	3.6	1.3	0.9	0.2	14.2	0.8	0.3	0.0	3.2	0.0	0.7	0.0
1929	77.2	95.3	3.2	1.7	1.3	0.4	12.4	1.1	0.4	0.0	3.7	0.7	1.9	0.0
1930	77.5	94.9	3.6	1.8	1.4	0.5	12.1	0.9	0.5	0.1	3.0	0.7	1.9	0.0
1931	76.3	94.1	4.4	2.3	2.0	0.7	10.6	0.7	0.6	0.1	3.7	0.5	2.4	0.0
1932	72.7	93.9	4.9	2.3	2.7	0.9	12.1	1.0	0.8	0.0	4.7	0.6	2.0	0.0
1933	68.9	92.2	5.2	2.2	3.3	1.1	13.3	1.7	0.8	0.1	5.2	1.4	3.1	0.1
1934	59.6	89.5	6.4	3.5	4.9	1.5	15.5	3.1	1.1	0.3	6.1	2.0	6.4	0.1
1934	63.95	87.1	7.0	3.4	4.2	1.5	15.2	3.8	0.9	0.2	5.5	2.1	3.5	0.1

Man hat in Polen erkannt, daß dieser Zustand nicht ohne Gefahren ist, zumal sich bei anderen Ländern schon nachteilige Folgen

dieser Unausgeglichenheit der Handelsumsätze mit den einzelnen Erdteilen gezeigt haben. Dabei muß vor allem auf die Probleme des deutschen Außenhandels hingewiesen werden, die unter anderem auch in diesem Punkt völlig mit denen des polnischen Außenhandels übereinstimmen. Die Gefahr besteht darin, daß die europäischen Märkte sich in Zukunft weigern können, den Ausfuhrüberschuß Polens aufzunehmen, der notwendigerweise erreicht werden muß, damit der Rohstoff-Einfuhrüberschuß aus den überseeischen Ländern bezahlt werden kann. Der Grundsatz der Gegenseitigkeit in den Außenhandelsbeziehungen ist deshalb von Polen bereits seit langer Zeit verfochten worden, man hat auch in Polen das Kompensationsgeschäft deshalb früher als in anderen Ländern gepflegt; es muß aber die bisher verfolgte Linie mit noch größerer Bemühung innegehalten werden, damit auch der angestrebte Erfolg erzielt wird. Inzwischen arbeitet nämlich die natürliche Entwicklung des Außenhandels in umgekehrter Richtung. Der Bezug aus Übersee ist — wie bereits oben festgestellt wurde — in den letzten Jahren anteilsmäßig ständig gewachsen; mit der allgemeinen Steigerung der Importe im letzten Jahr hat auch eine absolute Zunahme stattgefunden, der gegenüber die Zunahme der Exporte nach Übersee nur unwesentlich gewesen ist. Der erhöhte Rohstoffbedarf, der nur in Außereuropa gedeckt werden konnte, hat also bewirkt, daß die Bewegung der Außenhandelssalden im Verkehr mit Europa und mit den überseeischen Ländern eine andere Tendenz aufweist, als die Bewegung der Außenhandelsumsätze. Im Europaverkehr haben die erzielten Ausfuhrüberschüsse zugenommen und im Handelsverkehr mit Übersee sind die Einfuhrüberschüsse gestiegen, wie aus folgender Aufstellung hervorgeht.

Außenhandelssalden in 1000 Zloty*).

	1933	1934
Insgesamt	+ 132.649	+ 176.582
Europa	+ 314.614	+ 338.684
Außereurop. Länder . .	— 181.965	— 162.102

*) Rocznik handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska. 1927—1933.

Immerhin hat sich der polnische Export, auf dessen Umlagerung ja alles ankommt, in den letzten Jahren durchaus nicht im Zustand der Ruhe befunden, es sind vielmehr starke Umlagerungen innerhalb der einzelnen Absatzgebiete vor sich gegangen. Nach der Schließung des deutschen Marktes im Jahre 1925 erfolgte eine Umstellung der polnischen Ausfuhr auf die skandinavischen und südosteuropäischen Länder; im Vordergrund standen dabei Österreich und die Tschechoslowakei. Im Anschluß an den Zusammenbruch der Weltwirtschaftskonjunktur in den Jahren 1929 und 1930 erfolgte eine neuerliche Umstellung; jetzt richtete sich der polnische Export nach den westeuropäischen Ländern, wobei England die größte Bedeutung erlangte. Damit könnte man aber die Pioniertätigkeit der polnischen Ausfuhr in Europa als beendet bezeichnen, da in den letzten Jahren die Kontingentierungspolitik weitere Expansionen unterbindet und da die schon jetzt mit allen Ländern aktive Han-

delsbilanz keine Möglichkeiten einer Exportsteigerung eröffnet. Folgende Tabelle läßt die Veränderungen im Laufe des letzten Jahrzehnts erkennen.

Veränderungen der polnischen Ausfuhr im Laufe des letzten Jahrzehnts*).

(in %)

Jahr	1924	1926	1928	1930	1931	1932	1933	1934
Deutschland	42,4	25,3	34,3	25,7	16,8	16,2	17,5	16,5
Österreich und Tschechoslowakei . .	18,0	19,1	24,2	18,2	17,0	16,3	10,8	11,0
Südslawien, Ungarn, Bulgarien, Griechenl.	2,1	2,6	2,9	2,9	2,9	2,5	1,7	2,0
Rumänien	6,2	3,2	2,2	2,1	1,7	2,7	1,7	1,4
Dänemark, Norwegen, Schweden	3,1	10,2	8,4	10,9	10,7	12,4	9,9	9,2
Estland, Finnland, Lettland, Litauen	3,8	5,8	4,5	5,2	3,4	2,4	2,4	2,2
England	10,5	17,1	9,0	12,1	17,0	16,4	19,2	19,7
Frankreich, Belgien, Holland, Schweiz, Italien	10,0	12,4	9,8	12,4	17,5	20,8	20,3	19,5
Rußland	0,9	1,9	1,5	5,3	6,7	2,7	6,2	2,6
Türkei, Palästina, Ägypten, Syrien, Persien .	0,1	0,4	0,3	0,6	0,6	1,0	1,2	1,7
Übrige Länder	2,9	2,0	2,9	4,6	5,7	6,6	9,1	14,4

*) Rocznik handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska. 1927—1933.

2. *Die Warengruppen im polnischen Außenhandel.*

Von besonderer Wichtigkeit sowohl für die Beurteilung der zukünftigen Entwicklung des Außenhandels als auch für die Untersuchung der Rolle des Außenhandels für die Schiffahrt ist neben der Verteilung des Warenaustausches auf die einzelnen Gebiete die Zusammensetzung des Außenhandels in bezug auf die einzelnen Güter. Man wird aus dieser Zusammensetzung den Grad der wirtschaftlichen Entwicklung eines Landes ablesen können und erhält dadurch in Verbindung mit der Kenntnis von der gesamtwirtschaftlichen Struktur des Landes wertvolle Anhaltspunkte für beide oben bezeichneten Fragen. Aus den amtlichen Außenhandelsziffern, nach den fünf großen Hauptgruppen des internationalen Warenverzeichnisses unterteilt, erkennt man, daß sich auch hier im Laufe der Jahre seit dem Zusammenbruch der Hochkonjunktur starke Verschiebungen eingestellt haben. Auf der Einfuhrseite ist die Bedeutung des Lebensmittel- und Fertigwarenimports ständig zurückgegangen und hat dem Import von Rohstoffen und Halbfabrikaten Platz gemacht. Gleichzeitig ist beim Export der Anteil der Fertigwaren und Lebensmittel gestiegen, während der Umfang des Rohstoffexportes anteilsmäßig zurückgegangen ist. Es läßt sich aus dieser Bewegung ohne weiteres der Schluß ziehen, daß Polen sich auf dem Wege einer fortschreitenden Industrialisierung befindet, denn dies wird durch steigende Rohstoff- bei verminderter Fertigwarenausfuhr angezeigt. Es ist hier nicht der Ort, diese Entwicklung auf ihre Ursachen hin zu untersuchen; daß sie vorhanden ist, beweisen die nachfolgenden

unterteilten Außenhandelsergebnisse, das beweisen auch die Ziffern über die wachsende industrielle Produktion, die in der Einleitung wiedergegeben sind.

Polens Außenhandel nach Warengruppen*).

*) Rocznik handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska. 1927—1933.

Import

	1924		1929		1932		1933	
	Mill. Zl.	%	Mill. Zl.	%	Mill. Zl.	%	Mill. Zl.	%
Insgesamt	1478,6	100,—	3111,0	100,—	862,0	100,—	827,0	100,—
davon:								
Lebende Tiere .	7,5	0,51	4,9	0,16	0,7	0,09	0,9	0,11
Nahrungsmittel .	252,2	17,02	360,0	11,57	123,1	14,17	106,4	12,86
Rohstoffe und Halbfabrikate	472,9	32,—	1299,8	41,78	376,3	43,65	409,7	49,29
Fertigwaren . .	745,7	50,37	1426,2	46,39	361,9	41,99	310,0	37,64

Export

	1924		1929		1932		1933	
	Mill. Zl.	%	Mill. Zl.	%	Mill. Zl.	%	Mill. Zl.	%
Insgesamt	1265,9	100,—	2813,3	100,—	1083,8	100,—	959,6	100,—
davon:								
Lebende Tiere .	46,9	3,70	225,0	8,—	38,6	3,56	23,6	2,46
Nahrungsmittel .	292,7	23,07	715,4	25,43	314,9	29,05	246,4	25,67
Rohstoffe und Halbfabrikate	583,6	46,09	1321,1	46,96	495,9	45,75	461,7	48,18
Fertigwaren . .	342,8	27,07	550,6	19,57	234,4	21,62	228,0	23,76

Aber diese Zusammenstellung läßt auch erkennen, daß Polen erst am Anfang einer längeren Entwicklungsreihe steht. Heute wird der Außenhandel noch bestimmt durch den großen Anteil der Agrarwirtschaft und die zu gering entwickelte Industrie. Polen kann nicht darauf verzichten, Lebensmittel und Rohstoffe auszuführen, denn es muß in ganz gewaltigem Umfang noch Fertigwaren zur Deckung seines inländischen Bedarfs importieren. Die in anderer Richtung wirksame Tendenz ist zwar bereits zu spüren — wie oben gezeigt wurde —, aber noch überwiegen die bisherigen Zustände. Betrachtet man die Ziffern für Ein- und Ausfuhr im einzelnen und zieht für jede der angeführten Gruppen den Saldo, dann erkennt man besonders deutlich die Bewegung innerhalb der Gruppen; der Ausfuhrüberschuß von lebenden Tieren, der 1929 noch von ungewöhnlicher Bedeutung gewesen ist, ist im Laufe der Jahre bis auf 23 Mill. Zloty zurückgegangen, dagegen hat sich der Ausfuhrüberschuß von Lebensmitteln nicht nur gut gehalten, sondern er nimmt gegenwärtig die erste Stelle unter allen Warengruppen ein. Sehen wir hier schon einen Übergang vom Export des unbearbeiteten Gegenstandes — lebendes Vieh — zum verarbeiteten Lebensmittel — Speck und andere Fleischwaren —, so können wir bei den folgenden Gruppen: Rohstoffe und Fertigwaren, einen ähnlichen Vorgang beobachten. Nachdem sich der Ausfuhrüberschuß der Rohstoffe und Halbfabrikate von einem Tiefstand im Jahre 1929, der durch ungewöhnlich große Einfuhren bedingt war, schnell zu einer auffallen-

den Höhe emporgeschwungen hat, ist er in den Jahren 1932 und 1933 ebenso schnell wieder zurückgegangen. Zu einem gewissen Teil ist dies allerdings auf die bereits im Jahre 1933 bemerkbare Steigerung der Einfuhr von Rohstoffen und Halbfabrikaten zurückzuführen; der wesentliche Grund ist aber darin zu sehen, daß die polnische Industrie immer mehr zum Export der verarbeiteten Waren anstelle von Rohstoffen übergegangen ist.

Außenhandelssalden nach Gruppen.

Jahr	1929	1930	1931	1932	1933
Insgesamt	— 298	+ 187	+ 411	+ 222	+ 133
davon:					
Lebende Tiere	+ 220	+ 185	+ 85	+ 38	+ 23
Lebensmittel	+ 335	+ 395	+ 348	+ 192	+ 140
Rohstoffe und Halbfabrikate . . .	+ 21	+ 105	+ 212	+ 120	+ 52
Fertigwaren	— 974	— 508	— 236	— 128	— 82

Es ist außerordentlich schwer, den Nachweis dafür aus absoluten Zahlen zu erbringen, da die allgemeine Schrumpfung des Außenhandels alle Ziffern nur mit ständig verkleinerten Werten angibt. Aber aus dem Verhältnis des Rohstoffexportes zum Fertigwarenexport ergibt sich doch ein recht anschauliches Bild. Während im Jahre 1929 der Rohstoffexport einen Wert von 1321 Mill. Zloty hatte, ist die Fertigwarenausfuhr nur mit 552 Mill. Zloty registriert; dieses Verhältnis ist bis zum Jahre 1933 auf 462 : 228 Mill. Zloty verändert worden, nachdem es im Jahre 1930 bereits wesentlich günstiger stand. In den letzten Jahren ist die stark wachsende Schwierigkeit für den Export von hochwertigen Waren ein starkes Hindernis dafür gewesen, daß sich die gekennzeichnete Erscheinung noch deutlicher als bisher durchsetzte. An einzelnen Beispielen läßt sich die Bewegung immerhin noch genauer verfolgen; in der nachfolgenden Tabelle sind Rohstoffe und Halbfabrikate sowie Fertigwaren der wichtigsten polnischen Industrien hinsichtlich ihres Exportumfanges miteinander verglichen. Bei allen Zweigen der Industrie läßt sich — mindestens der Tendenz nach — ein Übergang vom Rohstoff bzw. Halbfabrikat zum Export von Fertigwaren erkennen. Ganz eindeutig ist es bei der Hüttenindustrie festzustellen, während bei allen übrigen Industrien die Krise die Sichtbarkeit der Strukturwandlung verwischt hat.

Verhältnis zwischen Rohstoff- und Fertigwarenexport.
(RuH = Rohstoffe und Halbfabrikate, FW = Fertigwaren.)

	1930		1931		1932		1933	
	RuH	FW	RuH	FW	RuH	FW	RuH	FW
Hüttenindustrie	125,2	215,7	78,6	190,3	41,5	76,6	34,5	100,2
Mineralindustrie	7,8	4,8	4,9	4,2	1,4	4,7	1,4	3,4
Chemische Industrie . .	42,9	68,8	36,2	52,2	25,8	43,3	24,7	39,4
Lederindustrie	34,9	5,6	26,3	6,9	16,6	5,5	15,3	4,5
Textilindustrie	103,5	82,7	72,1	68,7	43,6	25,1	27,4	15,0
Papierindustrie	6,4	7,6	6,4	9,9	4,0	4,8	3,1	4,6
Holzindustrie	302,8	45,4	191,0	33,7	96,7	23,2	128,2	26,4

Immerhin läßt sich aus allen angestellten Untersuchungen die Schlußfolgerung ableiten, daß sich der polnische Außenhandel zukünftig in der Richtung einer vermehrten Einfuhr von Rohstoffen bei rückläufigem Fertigwarenimport und hinsichtlich der Ausfuhr zum gesteigerten Fertigwarenexport bei rückläufiger Ausfuhr von Rohstoffen, Halbfabrikaten usw. entwickeln wird. In einem späteren Abschnitt soll dargestellt werden, mit welchen Mitteln diese Entwicklung in Polen gefördert wird und welche Ursachen im allgemeinen für die aufgestellte Prognose sprechen; hier soll nur noch einmal versucht werden, durch eine Analyse der Ausfuhr hinsichtlich des durchschnittlichen Wertes die Behauptung von der Strukturwandlung im polnischen Außenhandel zu erhärten. Der durchschnittliche Wert einer ausgeführten Tonne — nach den einzelnen Warengruppen unterschieden — belief sich in den Jahren seit 1929 auf folgende Beträge (in Zloty):

	1929	1930	1931	1932	1933
Insgesamt	123,1	118,6	95,7	77,4	71,5
Nahrungsmittel	588,4	429,1	428,1	311,2	250,3
Rohst. u. Halbfabrikate .	68,4	61,8	47,6	40,7	39,5
Fertigwaren	1084,0	788,5	731,8	740,7	761,0

Infolge der allgemein seit 1929/30 rückläufigen Preise ist natürlich auch hier ein stetiger Rückgang der durchschnittlichen statistischen Werte eingetreten. Man kann aber die Preisveränderungen völlig unberücksichtigt lassen, wenn man sich darauf beschränkt, die Bewegung der Durchschnittswerte innerhalb der einzelnen Gruppen zu betrachten und keine Vergleiche über den Verlauf von Jahr zu Jahr anstellt. Es ergibt sich dann, daß der durchschnittliche Wert der ausgeführten Fertigwaren verhältnismäßig gestiegen ist. Diese Tatsache hängt eng zusammen mit den oben geschilderten Umstellungen im polnischen Export.

3. *Die Wege des polnischen Außenhandels.*

Der Außenhandel Polens geht — entsprechend seiner geographischen Lage — zu einem ganz erheblichen Teil über die Landgrenzen. Dieser Anteil ist aber in den letzten zehn Jahren ständig zurückgegangen; die Häfen der polnisch-Danziger-Zollunion haben sich in immer größerem Maße zum Vermittler des polnischen Handels mit dem Ausland erhoben. Während nach 1923 nur 7,7% des gesamten polnischen Außenhandels den Weg über Danzig nahmen, betrug der Anteil der Häfen der polnisch-Danziger-Zollunion am gesamten Außenhandel Polens einschließlich Danzig 1933 fast 70%. Nachstehende Tabelle unterrichtet über die Entwicklung der Häfen der polnisch-Danziger-Zollunion seit dem Jahre 1929.

I. Ein- und Ausfuhr Polens und der Anteil der Häfen Danzig und Gdynia an diesem Verkehr in den Jahren 1925 bis 1928*).

1. Der Außenhandel Polens in den Jahren 1925 bis 1928.

a) Ein- und Ausfuhr Polens.

Jahr	in 1000 t	in Mill. Zloty	Durchschnittl. Wert p. t. in Zloty
1925	17.014	4.943	290,52
1926	24.742	3.787	153,06
1927	25.259	5.407	214,06
1928	25.589	5.870	229,40
b) Einfuhr Polens in den Jahren 1925 bis 1928.			
1925	3.411	2.755	807,70
1926	2.438	1.541	632,08
1927	4.903	2.892	589,84
1928	5.165	3.362	650,92
c) Ausfuhr Polens in den Jahren 1925 bis 1928.			
1925	13.603	2.188	160,85
1926	22.304	2.215	100,70
1927	20.356	2.515	123,55
1928	20.424	2.508	122,31

*) Rocznik handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej i W. M. Gdanska. 1927—1933.

2. Der seewärtige Güterverkehr Polens über Danzig und Gdynia.

a) Ein- und Ausfuhr Polens über Danzig und Gdynia 1925 bis 1928.

Jahr	in 1000 t	Anteil am polnischen Außenhandel n. d. Gewicht in %
1925	2.774	16,30
1926	6.715	27,14
1927	8.794	34,81
1928	10.443	40,81
b) Einfuhr Polens über Danzig und Gdynia.		
1925	692	20,28
1926	641	26,29
1927	1.524	31,08
1928	1.921	37,19
c) Ausfuhr Polens über Danzig und Gdynia.		
1925	2.082	15,31
1926	6.074	27,23
1927	7.270	35,71
1928	8.522	41,72

II. Ein- und Ausfuhr Polens in den Jahren 1929 bis 1933.

a) Ein- und Ausfuhr.

Jahr	in 1000 t	in Mill. Zloty	Durchschnittl. Wert p. t. in Zloty
1929	26.126	5.924	226,77
1930	22.493	4.679	208,02
1931	21.634	3.347	154,70
1932	15.290	1.946	127,25
1933	15.343	1.787	116,45
b) Einfuhr Polens in den Jahren 1929 bis 1933.			
1929	4.747	3.111	611,44
1930	3.571	2.246	628,95
1931	2.930	1.468	501,01
1932	1.787	862	482,41
1933	2.356	827	351,00

Jahr	in 1000 t	in Mill. Zloty	Durchschnittl. Wert p. t. in Zloty
	c) Ausfuhr Polens in den Jahren 1929 bis 1933.		
1929	21.379	2.813	133,73
1930	18.922	2.433	128,59
1931	18.704	1.879	100,44
1932	13.503	1.084	80,26
1933	12.986	959	73.92

III. Der seewärtige Güterverkehr der Häfen Danzig und Gdynia in den Jahren 1929 bis 1933.

a) Ein- und Ausfuhr Polens über Danzig und Gdynia.

Jahr	in 1000 t	in 1000 Zl.	Durchschn. Wert p. t. in Zloty	Anteil a. pol. Außenh. n. Gew. in %	Anteil a. pol. Außenh. n. d. Wert in %
1929	11.045	1.626	147,26	42,28	27,45
1930	11.529	1.393	120,86	51,25	29,78
1931	13.181	1.125	85,37	60,93	33,62
1932	10.361	821	79,26	67,76	42,20
1933	10.637	943	88,65	69,33	52,77
	b) Einfuhr Polens über Danzig und Gdynia 1929 bis 1933.				
1929	1.778	857	481,85	34,94	27,54
1930	1.122	595	530,75	31,41	26,51
1931	955	369	386,64	32,58	25,14
1932	692	312	450,71	38,72	36,17
1933	1.058	420	396,97	44,90	50,78
	c) Ausfuhr Polens über Danzig und Gdynia 1929 bis 1933.				
1929	9.267	770	83,07	44,05	27,36
1930	10.407	798	76,68	55,00	32,80
1931	12.227	756	61,84	65,37	40,25
1932	9.669	509	52,68	71,60	47,00
1933	9.579	523	54,59	73,76	54,47

IV. Der seewärtige Güterverkehr Gdynias in den Jahren 1929 bis 1933.

a) Ein- und Ausfuhr Polens über Gdynia.

1929	2.620	134	51,11	10,03	2,26
1930	3.275	231	70,45	14,56	4,93
1931	5.080	390	76,73	23,48	11,65
1932	4.894	350	71,58	32,00	18,00
1933	5.683	535	94,21	37,04	29,93
		b) Einfuhr Polens über Gdynia.			
1929	218	63	290,35	4,28	2,03
1930	343	84	244,40	9,61	3,73
1931	507	106	209,76	17,30	7,24
1932	347	133	384,88	19,40	15,48
1933	696	296	425,28	29,54	35,79
		c) Ausfuhr Polens über Gdynia.			
1929	2.402	71	29,40	11,42	2,51
1930	2.932	147	50,11	15,49	6,04
1931	4.573	283	61,98	24,45	15,09
1932	4.547	217	47,69	33,67	20,01
1933	4.987	239	47,92	38,40	24,89

Während der gesamte polnische Außenhandel von seinem Höchststande im Jahre 1929 von 26,1 Mill. t im Werte von 5,9 Mrd. Zloty auf 17,4 Mill. t im Werte von 1,8 Mrd. Zloty im Jahre 1934[1]) zurückgegangen ist, hat sich der polnische Seehandel ziemlich stabil

[1]) Vorläufige Ziffern.

gehalten. Die Ein- und Ausfuhr Polens über Danzig und Gdynia erreichte mit 13,2 Mill. t im Jahre 1931 ihren Höhepunkt, obwohl die Auswirkungen der großen Krise sich auch in Polen bereits 1930 mit aller Schärfe bemerkbar gemacht hatten. Abgesehen vom Jahr 1931 betrug der polnische Seehandel in den Jahren 1929 bis 1933 in jedem Jahre ca. 11 Mill. t (1934 = 12,2).

Wie Polen nach Schließung des deutschen Marktes im Jahre 1925 erfolgreich eine Umstellung seiner Ausfuhr auf die nördlich gelegenen Märkte und auf die mitteleuropäischen Märkte Österreichs und die Tschechoslowakei durchgeführt hat und seit dem Zusammenbruch der Weltwirtschafts-Konjunktur im Jahre 1929 eine neuerliche Umstellung auf die westeuropäischen Märkte — mit England an der Spitze — vorgenommen hat, so bemüht sich jetzt Polen, als Ersatz für die unter dem Einfluß handelspolitischer Ursachen rückläufigen europäischen Märkte mit seiner Ausfuhr in Übersee Fuß zu fassen. Hierauf ist es zurückzuführen, daß die Passivität des polnischen Außenhandels mit den überseeischen Ländern zurückgegangen ist. Die Ausfuhr nach Asien, Afrika, Amerika ist nicht unerheblich gestiegen. Große Hilfestellung hat hier die polnische Kompensations-Handelsgesellschaft der polnischen Industrie geleistet.

Die polnische Ausfuhr über Gdynia und Danzig ist im Gegensatz zur gesamten polnischen Ausfuhr außerordentlich stabil geblieben. Wenn sie auch von ihrem Höchststand im Jahre 1931 von 12,2 Mill. auf 9,6 Mill. t zurückgegangen ist, so war sie doch 1933 bereits wieder größer als 1929. Mengenmäßig ist der Anteil der Häfen an der Ausfuhr von 44% im Jahre 1929 auf 73,8% im Jahre 1933 gestiegen. Noch günstiger ist das Verhältnis, wenn man vom Wert ausgeht. Der Anteil der Häfen (wertmäßig) nahm von 27,36% 1929 auf 54,47% im Jahre 1933 zu und hat sich somit verdoppelt. Die entsprechenden Zahlen für Gdynia allein sind:

nach dem Gewicht	1929:	11,42%	1933:	38,40%
wertmäßig	1929:	2,51%	1933:	24,89%

Das ungeheure Anwachsen des polnischen Seehandels ist auf die bewußte Umgestaltung des Außenhandels zurückzuführen. Indessen genügen die strukturellen Wandlungen des polnischen Außenhandels nicht, um zu erklären, weshalb der seewärtige Außenhandel von 7,3% 1922 auf 69,33% des Gesamtaußenhandels im Jahre 1933 gestiegen ist. Entscheidend hierfür ist die Verlagerung des auswärtigen Güterverkehrs von der Ost-West-Richtung nach der Nord-Süd-Richtung[2]).

Die wertmäßige Betrachtung der polnischen Ein- und Ausfuhr sowie des polnischen Seehandels ergibt folgende Ergebnisse:

Unter dem Einfluß der Weltwirtschaftskrise und der internationalen Geldwertsteigerung ist der durchschnittliche Wert per t des Gesamtaußenhandels von 226,77 Zl. auf 116,45 Zl. im Jahre 1933 gesunken. Die entsprechenden Zahlen für die Ein- und Ausfuhr

[2]) Die Zahlen für das Jahr 1934 liegen noch nicht vor; die vorläufigen Ergebnisse zeigen noch größeren Anteil der Häfen am Außenhandel.

Polens über Danzig und Gdynia lauten 147,26 Zl. und 88,65 Zl. Zeigt somit der Durchschnittswert per t beim Seehandel eine günstigere Entwicklung als beim gesamten Außenhandel, so liegen die Dinge noch viel günstiger, wenn man von Gdynia allein ausgeht. Der durchschnittliche Wert per t betrug hier 1929 51,11 Zl., 1933 dagegen 94,21 Zl.

Bei der Einfuhr Polens ergeben sich folgende Zahlen für den Durchschnittswert per t:

1929: 611,44 Zl. 1933: 351,00 Zl

Die entsprechenden Zahlen bei der Einfuhr Polens über Gdynia und Danzig lauten:

1929: 481,85 Zl. 1933: 396,97 Zl.

Für Gdynia allein ergeben sich:

1929: 290,35 Zl. 1933: 425,28 Zl.

Bei der gesamten polnischen Ausfuhr hatte die einzelne Tonne 1929 einen Durchschnittswert von 133,73 Zl., 1933 dagegen 173,92 Zl. Für die Häfen Danzig und Gdynia allein ergeben sich folgende Zahlen:

1. Danzig und Gdynia 1929: 83,07 Zl. 1933: 54,59 Zl.
2. Gdynia allein 1929: 29,40 Zl. 1933: 47,92 Zl.

Aus diesen Zahlen lassen sich interessante Schlüsse ziehen. Danzig ist in bezug auf Hochwertigkeit seiner Ausfuhr Gdynia noch überlegen. Wenn man von Steinkohle, Holz und den Produkten der Hüttenindustrie absieht, so ist die polnische Industrie-Ausfuhr außerordentlich hochwertig. Dies zeigen die nachstehenden Zahlen.

Hafenumschlag in Gdynia ohne Steinkohle und Eisenschrott*).

Jahr	1000 t	Mill. Zl.	Durchschn. Wert p. t.
1929	214	70	328 40
1930	234	131	559.46
1931	471	263	558.23
1932	542	268	494.98
1933	928	443	477.97

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Ähnlich wie bei der Tschechoslowakei gehen insbesondere die Produkte der polnischen Textilindustrie, daneben aber auch andere Industrie-Fertigwaren, in alle Teile der Welt. Während die Hüttenindustrie direkt exportiert, ist die polnische Fertigwarenindustrie besonders beim Fernabsatz ihrer Produkte auf die Vermittlung des Handels angewiesen. In Gdynia ist der benötigte Handel bisher kaum vertreten, während Danzig auf Grund seiner alten Tradition einen nicht unbedeutenden Exporthandel sein Eigen nennt. Indessen genügt dieser Danziger Handel nicht für die Bedürfnisse der polnischen Exportindustrie. Die Ausfuhr hochwertiger Waren erfolgt auch heute noch zum Teil auf dem Landwege, zum Teil über ausländische (insbesondere deutsche) Seehäfen. Das geht schon daraus hervor, daß der Durchschnittswert der über Danzig und Gdynia exportierten Tonne um ein Drittel niedriger ist, als der durchschnittliche Wert der Ausfuhr Polens per t. Ganz besonders hochwertig

ist die polnische Fertigwaren-Ausfuhr nach Westeuropa, der Levante und Übersee.

Bei der Einfuhr über seine Häfen hat Polen weit bessere Erfolge gehabt. Dies gilt auch für die Einfuhr hochwertiger Waren und trifft besonders auf Gdynia zu, wo der durchschnittliche Wert per t 1933 mit 425,28 Zl. bereits nicht unwesentlich höher liegt als bei der gesamten Einfuhr Polens. Noch 1932 lag der Durchschnittswert der polnischen Einfuhr über Gdynia niedriger als bei der gesamten Einfuhr. Es ist somit Polen gelungen, Gdynia in zunehmendem Maße zum allgemein polnischen Einfuhrhafen — nicht nur für Massengüter — zu machen.

4. *Die Wege des polnischen Außenhandels mit Berücksichtigung der einzelnen Wirtschaftsgebiete und der strukturellen Veränderungen.*

Wie aus den vorhergehenden Übersichten zu ersehen ist, hat der polnische Außenhandel die ausgesprochene Tendenz, sich immer stärker vom Landweg zum Seeweg zu verschieben, wobei selbstverständliche Voraussetzung ist, daß polnische Häfen die Vermittlerstellung einnehmen. Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß zwischen den Häfen Gdynia und Danzig wesentliche Unterschiede hinsichtlich ihrer Eigenschaften als Vermittler des polnischen Außenhandels bestehen, die sowohl auf die Altersunterschiede als auch auf die verkehrspolitischen Maßnahmen der polnischen Regierung zurückzuführen sind. Da aber beide Häfen als polnische Häfen anzusehen sind, erübrigt sich auch jede eingehendere Klassifizierung; wichtiger ist die Frage nach dem Anteil, den diese beiden Häfen in den einzelnen Verkehrsrelationen errungen haben. Diese Frage ist von ganz besonderer Bedeutung für die Zukunft der polnischen Handelsflotte, wenn man berücksichtigt, daß Ladungen über die eigenen Häfen ihr leichter erreichbar sind als Ladungen, die im gebrochenen Verkehr über fremde Häfen gehen. Aber abgesehen davon ist es auch von Bedeutung, festzustellen, in welchem Umfang gegenwärtig noch Waren über Land gehen, denen an sich der Seeweg offenstehen würde, um anhand dieser Feststellungen die Möglichkeiten zur weiteren Bereitstellung von Ladungsgütern in den polnischen Häfen bzw. diejenigen der Heranziehung von Gütern über die Häfen nach Polen zu prüfen. Aus diesem Grunde erweist es sich als zweckmäßig, vier große Gebietsgruppen gesondert zu untersuchen. Dabei sollen unterschieden werden: diejenigen europäischen Länder, die naturgemäß von Polen nur auf dem Seewege erreicht werden können, weiter die übrigen europäischen Länder insgesamt, wobei wieder diejenigen Länder ausgegliedert werden, mit denen der Seeverkehr kalkulatorisch günstiger als der Landweg ist. Als vierte Gruppe kommt dann noch das gesamte nichteuropäische Ausland in Frage. Betrachtet man zunächst den Warenverkehr Polens mit dem gesamten Europa, dann muß man feststellen, daß im Jahre 1933 rund 67,4% des mengenmäßigen Umsatzes über die polnischen Häfen gingen, während der Anteil am Wert sich nur auf 45,2% belief. Unterschieden nach Einfuhr und Ausfuhr stellen sich starke

Abweichungen heraus; während der Export sowohl mengen- als auch wertmäßig zum überwiegenden Teil über die Häfen des polnischen Zollgebiets befördert wird, entfällt beim Import nur knapp ein Drittel auf den Weg über die Seehäfen. Zum großen Teil läßt sich dies darauf zurückführen, daß der Import aus hochwertigeren Gütern besteht als der Export, so daß man beim Import den schnelleren Weg über die Eisenbahnen bevorzugt.

Der polnische Güterverkehr 1933*).

	Allg. Verkehr mit europ. Staaten	davon über polnische Häfen	%
Insgesamt . . .	14 336 607 t	9 648 594 t	67,4
davon:			
Import	2 005 801 t	728 185 t	36,3
Export	12 330 806 t	8 956 409 t	72,6
	Wert in 1000 Zloty		
Insgesamt . . .	1 455 390	658 693	45,2
davon:			
Import	570 388	184 324	32,3
Export	885 002	474 369	53,6

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Durchschnittswert p. t im polnischen Güterverkehr*) 1933.

	Wert per t im allg. Verkehr	Wert per t über poln. Häfen	Wert per t über Gdynia
Insgesamt . . .	101,51 Zl.	68,01 Zl.	61,41 Zl.
davon:			
Im Import . .	284,37 Zl.	253,12 Zl.	219,81 Zl.
Im Export . .	71,77 Zl.	52,96 Zl.	46,38 Zl.

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Gliedert man nun den Warenverkehr Polens mit europäischen Ländern nach den oben aufgestellten Gesichtspunkten auf, so daß man[3])

1. den Verkehr mit den Staaten, mit denen lediglich der Seeweg möglich ist,

2. den Verkehr mit den Staaten, mit denen sowohl der Landverkehr als auch der Seeverkehr möglich ist, und

3. den Verkehr mit den Staaten, welche zwar schon im P. 2 zusammen mit anderen Staaten untersucht worden sind, aber bei denen der Seeweg gegenüber dem Bahnverkehr so vorteilhaft ist, daß er im allgemeinen vorgezogen wird. Das sind: Belgien, Dänemark, Frankreich, Holland, Spanien und Portugal.

Zu der ersten Gruppe gehören die Länder England, Finnland, Irland, Island, Norwegen, Schweden und die Britischen Besitzungen im Mittelmeer. Beim Verkehr zwischen Polen und diesen Staaten ist zu berücksichtigen, daß sie zwar nur auf dem Seewege zu erreichen sind, daß aber immerhin die Möglichkeit besteht, Güter im Transitverkehr über fremde Häfen und ausländische Eisen-

[3]) Vgl. Konsul B. Kasprowicz: Rocznik Rady Interesentów Portu w Gdyni 1932—1933.

bahnen von bzw. nach Polen zu befördern. Aus nachfolgender Zusammenstellung ist zu ersehen, daß von dieser Möglichkeit tatsächlich auch Gebrauch gemacht wird. Immerhin ist der mengenmäßige Anteil der Güter, die diesen gebrochenen Verkehr wählen, außerordentlich gering. Es handelt sich hier selbstverständlich um sehr hochwertige Güter, bei denen schnellste Beförderung notwendig und auch kalkulatorisch tragbar ist. Dies bestätigt sich, wenn man die Durchschnittswerte der über polnische Häfen und über fremde Häfen beförderten Güter miteinander vergleicht. In allen Fällen liegt der durchschnittliche Wert der Güter, die auf dem Landwege befördert wurden, weit über dem Gesamtdurchschnitt.

Allgemeiner Umsatz 1933*)

	Gewicht in t	Wert in 1000 Zl.	Durchschnittl. Wert p. t in Zl.
Insgesamt	5 296 110	386 921	73,06
davon:			
über poln. Häfen	5 254 450	365 108	69,48
über fremde Häfen bzw. auf dem Landweg . .	41 660	21 813	523,60
	Import 1933.		
Insgesamt	370 129	111 309	300,73
davon:			
über poln. Häfen	355 878	99 886	280,67
über fremde Häfen bzw. auf dem Landweg . .	14 251	11 423	801,56
	Export 1933.		
Insgesamt	4 925 981	275 612	55,95
davon:			
über poln. Häfen	4 898 572	265 222	54,14
über fremde Häfen bzw. auf dem Landweg . .	27 409	10 390	379,07

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Noch deutlicher läßt sich die Differenz erkennen, wenn man den Außenhandel, unterteilt nach Einfuhr und Ausfuhr, prozentual auf die einzelnen Verkehrswege verteilt. Man sieht daraus, daß vom Gesamtumsatz mit der oben näher bezeichneten Ländergruppe mengenmäßig 99,2% ihren Weg über die polnischen Häfen genommen haben, während es beim Import nur 96,2% gewesen sind. Vom Wert entfallen rund 94,4% auf diejenigen Güter, die über polnische Häfen befördert worden sind. Der Import hat auch hier einen niederigeren Anteil, nämlich 89,7%.

Prozentuale Verteilung des Außenhandels auf die einzelnen Verkehrswege*).

	1933.			
	Gewichtsmäßig über		Wertmäßig über	
	fremde Häfen	polnische	fremde Häfen	polnische
Insgesamt . . .	0,8	99,2	5,6	94,4
Import	3,8	96,2	10,3	89,7
Export	0,6	99 4	3,8	96,2

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Daß sich die strukturellen Unterschiede zwischen dem alten Hafen Danzig und dem neuen Hafen Gdynia auch beim Umsatz im Außenhandel bemerkbar machen, erkennt man, wenn man die Mengenumsätze in den beiden Häfen mit den Wertumsätzen vergleicht. Selbst im Jahre 1933, in dem der Hafen Gdynia bereits voll entwickelt ist, übersteigt der Umsatz in Danzig beim Import denjenigen Gdynias erheblich. Hier ist sogar ein mengenmäßiges Überwiegen Danzigs festzustellen, das auf den in Danzig ansässigen Handel zurückgeführt werden muß. Vom Export gehen zwar rund zwei Drittel über Gdynia, aber die wertvolleren Güter werden noch über Danzig befördert, wie aus folgendem Vergleich sichtbar ist.

Mengen- und Wertumsätze der Häfen Gdynia und Danzig*).

1933.

	Gewichtsmäßig %		Wertmäßig %	
	Gdynia	Danzig	Gdynia	Danzig
Insgesamt . . .	66,6	32,6	54,9	39 5
Import	42,2	50,0	39,8	49 9
Export	68,1	31,3	61,0	35,2

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Es soll hierbei gleich darauf hingewiesen werden, daß eine genauere Untersuchung der Rolle der ausländischen Häfen für den polnischen Handel noch in einem späteren Abschnitt vorgenommen wird. Als Einzelbeispiel kann aber bereits angeführt werden, daß der Tonnen-Durchschnittswert der polnischen Ausfuhr über Hamburg 1932 rund 549 Zl. betrug, während er in Gdynia sich lediglich auf 54,15 Zl. belief.

*

Zu der zweiten Gruppe, bei der sowohl der See- als auch der Landverkehr möglich ist, gehören alle europäischen Länder außer den in Gruppe 1 behandelten, also außer England, Finnland, Irland, Island, Norwegen, Schweden und den Britischen Besitzungen im Mittelmeer. Es ist erklärlich, daß beim Handel Polens mit diesen Ländern der Anteil des Verkehrs auf dem Landwege ganz erheblich höher ist, als der in Gruppe 1 festgestellte. Aber auch hier läßt sich die Erscheinung bemerken, daß die hochwertigeren Waren den Landweg wählen, während Massengüter leichter zum Seeweg geführt werden können. Starke Unterschiede bestehen beim Handel mit diesen Ländern zwischen Einfuhr und Ausfuhr. Beim Import überwiegen hochwertige Stückgüter, so daß der Menge nach gerechnet nur rund 23% auf dem Seeweg eingeführt werden, dem Werte nach sogar nur 18,4%. Der Export besteht zum überwiegenden Teil aus Massengütern (starker Anteil der Kohle), so daß rund 55% dem Gewicht nach auf dem Seeweg befördert werden; die teureren Fertigwaren, die Polen exportiert, wählen aber auch hier vielfach den schnelleren Landweg, denn während gewichtsmäßig nur 45,2% auf diese Weise exportiert werden, beläuft sich der Anteil am Wert auf 65,7%.

Gewicht in t	Der gesamte Umsatz 1933*). Wert in 1000 Zl.		Durchschn. Wert per t in Zloty
Insgesamt	9 040 497	1 068 469	118,18
davon:			
über poln. Häfen	4 430 144	293 585	66,27
über Landweg	4 610 353	774 884	168,07
	Der Import 1933.		
Insgesamt	1 635 672	459 079	280,67
davon:			
über poln. Häfen	372 307	84 438	226,80
über Landweg	1 263 365	374 641	296,54
	Der Export 1933.		
Insgesamt	7 404 825	609 390	82,30
davon:			
über poln. Häfen	4 057 837	209 147	51,54
über Landweg	3 346 988	400 243	119,58

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Prozentuale Verteilung 1933*).

	Wertmäßig		Gewichtsmäßig	
	Landweg	Seeweg	Landweg	Seeweg
Insgesamt . . .	72,5	27,5	51,0	49,0
Import	81,6	18,4	77,2	22,8
Export	65,7	34,3	45,2	54,8

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Verteilt man den seewärtigen Umsatz mit den Ländern der Gruppe 2 abermals auf die Häfen Gdynia und Danzig, dann wird die überlegene Stellung Danzigs deutlich sichtbar. Während Danzig beim Import mengenmäßig unterlegen ist, ist die Verteilung wertmäßig doch bereits erheblich günstiger. Aber beim Export zeigt sich sowohl mengen- als auch wertmäßig ein starker Vorsprung Danzigs. Getreide und Mehl werden fast ausschließlich über den Danziger Handel nach den west- und nordeuropäischen Häfen exportiert; auch für die Vermittlung des Exports der polnischen Fertigwarenindustrie ist der Danziger Handel zunächst nicht zu entbehren.

Zur Gruppe 3 sind alle die Länder zu zählen, bei denen der Seeweg gegenüber dem Bahnverkehr so vorteilhaft ist, daß er im allgemeinen vorgezogen wird. Zu diesen Ländern, die in der Untersuchung bei Gruppe 2 mit berücksichtigt sind, gehören alle Länder am Atlantischen Ozean bzw. an der Nordsee. Das sind: Belgien, Dänemark, Frankreich, Holland, Spanien und Portugal. Wie sich aus nachstehender Zusammenstellung ersehen läßt, hat hier der Verkehr auch tatsächlich in größtem Umfang den Seeweg gewählt. Rein mengenmäßig ist der Anteil, der auf dem Landwege bzw. im gebrochenen Verkehr befördert wird, mit 5% des Umsatzes nur ganz unwesentlich. Wenn man den Handel hingegen wertmäßig betrachtet, dann erkennt man, daß diese geringe Menge mehr als 30% vom Wert des gesamten Umsatzes ausmacht. Der durchschnittliche Wert liegt vor allem beim Import auf dem Landwege oder im gebrochenen Verkehr außerordentlich hoch, aber auch der polnische Export, der diesen Weg wählt, besteht aus erheblich hochwertigeren Gütern als denen, die auf dem Seewege zur Verladung gelangen.

Allgemeiner Umsatz 1933*).

	Gewicht in t	Wert in 1000 Zl.	Durchschn. Wert per t in Zloty
Insgesamt	3 206 566	326 955	101,96
davon:			
auf dem Landwege bzw. über fremde Häfen . .	163 364	111 674	683,59
über polnische Häfen .	3 043 202	215 281	70,74
Import 1933			
Insgesamt	304 101	130 586	429,42
davon:			
über polnische Häfen . .	279 017	56 408	202,16
auf dem Landwege bzw. über fremde Häfen . .	25 084	74 178	2 957,18
Export 1933			
Insgesamt	2 902 465	196 369	67,65
davon:			
über polnische Häfen . .	2 764 185	158 873	57,47
auf dem Landwege bzw. über fremde Häfen . .	138 280	37 496	271,16

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Prozentuale Verteilung 1933*)

	Gewichtsmäßig		Wertmäßig	
	Gdynia	Danzig	Gdynia	Danzig
Insgesamt	17,2	31,8	9,3	18,2
Import	16,5	6,3	11,4	7,0
Export	17,4	37,4	7,8	26,5

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Eine besondere Stellung nimmt der Handel Polens mit den überseeischen Ländern ein. Hier steht im allgemeinen der Landtransport nicht im Wettbewerb zum Seetransport, dagegen tritt die Frage des günstigsten Hafens für die Verladung stark in den Vordergrund. Sofern der Im- oder Export über einen ausländischen Hafen geleitet wird, kommt für den Handel mit Außereuropa auch ein Bahntransport in Frage, es sei denn, daß der Umschlag vom fremden Hafen zum polnischen Hafen mit Seeschiffen möglich ist. In nachfolgender Zusammenstellung ist der Handel Polens mit Außereuropa nach denselben Gesichtspunkten analysiert, wie vorher der polnische Europahandel. Es geht aus dieser Übersicht hervor, daß es Polen bereits gelungen ist, einen außerordentlich großen Teil seines Überseehandels über die eigenen Häfen zu leiten. Der Anteil des Verkehrs, der über fremde Häfen und auf dem Landwege nach bzw. von Polen befördert wird, beläuft sich auf die Mengen bezogen auf kaum 7%, und beim Wert macht er nicht mehr als rund 15% aus. Immerhin erkennt man aus den unterschiedlichen Anteilen bei Menge und Wert bereits, daß der Durchschnittswert der auf dem Landwege beförderten Güter — wie auch in allen übrigen Fällen — wesentlich höher ist als derjenige der auf dem Wasserweg anlangenden bzw. abgehenden Waren.

Allgemeiner Umsatz mit überseeischen Ländern 1933*).

	Gewicht in t	Wert in 1000 Zl.	Durchschn. Wert per t in Zloty
Insgesamt	692 418	319 545	461,49
davon:			
über polnische Häfen . .	642 572	274 457	427,12
über fremde Häfen bzw. auf dem Landwege . .	49 846	45 088	904,55
	Import 1933		
Insgesamt	350 519	256 590	732,03
davon:			
über polnische Häfen . .	332 917	236 802	711,29
über fremde Häfen bzw. auf dem Landweg . . .	17 602	19 788	1 124,19
	Export 1933		
Insgesamt	341 899	62 955	184 13
davon:			
über polnische Häfen . .	309 655	37 655	121 60
über fremde Häfen bzw. auf dem Landweg . . .	32 244	25 300	784 64

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Unberücksichtigt kann hier zunächst die Frage bleiben, welche Rolle bei der Entscheidung über den zu wählenden Weg für den Handel mit Übersee die Frage des vorhandenen Übersee-Liniennetzes in den einzelnen Häfen spielt. Die Häfen des polnischen Zollgebietes verfügen erklärlicherweise noch nicht über die mannigfaltigen Verlademöglichkeiten, wie die großen Kontinenthäfen. Aber dies ist auch nicht ausschlaggebend, wenn man berücksichtigt, daß die Häfen des polnischen Zollgebietes mit den Welthäfen Deutschlands, Hollands, Englands regelmäßige und schnelle Linienverbindung besitzen. Der einmalige Umschlag im Seehafen erhöht die Kosten nicht so stark, daß deshalb der unmittelbar zu diesem Hafen führende Landweg gewählt werden müßte. Entscheidend für die Wahl des Landweges bleibt die Frage der Dringlichkeit des Gutes bzw. des Standorts des Käufers oder Verkäufers. Immerhin sind die Anteile beim Überseehandel Polens, die über fremde Häfen und auf dem Landwege befördert wurden, noch im Jahre 1933 erheblich größer gewesen als bei allen übrigen Ländern, bei denen der Seeweg möglich ist. Überraschend ist hier der hohe Anteil des polnischen Exports, der über fremde Häfen transportiert wird und dabei den Bahnweg nach diesen Häfen gewählt hat. Dies ist zum großen Teil darauf zurückzuführen, daß für den Import der Weg über die polnischen Häfen aus zollpolitischen Gründen obligatorisch ist. Beim Export polnischer Waren nach Übersee besteht diese Bindung nicht. Beim Überseeverkehr findet sich also einmalig der Fall, daß der Import in größerem Umfang über die polnischen Häfen geleitet wird als der Export.

Prozentuale Verteilung des Überseeverkehrs (1933)*).

	Gewichtsmäßig		Wertmäßig	
	fremde Häfen	polnische Häfen	fremde Häfen	polnische Häfen
Insgesamt	7,2	92.8	14,1	85,9
Import	5.0	95.0	7,7	92.3
Export	9,4	90.6	40,2	59,8

Prozentuale Verteilung des Überseeverkehrs auf die Häfen Gdynia und Danzig. (1933)*)

	Gewichtsmäßig		Wertmäßig	
	Gdynia	Danzig	Gdynia	Danzig
Insgesamt	63,5	29,3	68,1	17,8
Import	73,8	21,2	78,1	14,2
Export	53,1	37,5	27,5	32,3

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Die polnischen Differenzialzölle, auf die weiter unten noch näher eingegangen werden soll, haben neben den Vorschriften über den Beförderungsweg der im Kompensationsverkehr ausgetauschten Güter sehr stark zur Belebung des Imports über die polnischen Häfen beigetragen. Andererseits hat aber die geschickte Werbung des Hafens in Gdynia in Verbindung mit dem ständig verbesserten Linienverkehr der polnischen Reedereien nach den großen Überseehäfen dazu beigetragen, die Waren nach diesem Hafen zu ziehen.

Es lohnt sich, den Verkehr zwischen Polen und den Vereinigten Staaten einer besonderen Betrachtung zu unterziehen, denn er steht im Überseehandel Polens weitaus an erster Stelle.

Verteilung des polnischen Überseeverkehrs*).

1933.

	Gewichtsmäßig tons		Wertmäßig 1000 Zl.	
	U. S. A.	Andere außereurop. Staaten	U. S. A.	Andere außereurop. Staaten
Insgesamt . . .	201 976	490 442	125 765	193 790
Import	113 702	236 817	109 863	246 797
Export	88 274	253 624	15 902	47 053

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Vergleicht man die Durchschnittswerte beim polnisch-amerikanischen Handel für die Waren, die über polnische Häfen und über fremde Häfen auf dem Landwege befördert worden sind, dann ergibt sich wiederum, daß der durchschnittliche Wert beim gebrochenen Verkehr erheblich höher liegt als im Umschlag über polnische Häfen.

Durchschnittswerte beim polnisch-amerikanischen Handel, 1933*).

In Zloty pro Gewichtstonne.

	Über polnische Häfen	Über fremde Häfen
Insgesamt	614,64	676,06
Import	953,29	1545,89
Export	147,42	394,00

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Betrachtet man die Beförderungswege im polnischen Handel mit denjenigen Ländern, bei denen der Verkehr entweder aus geographischen Gründen oder aus kalkulatorischen Rücksichten über See geleitet wird, daraufhin, welcher Anteil vom gesamten Umschlag über polnische Häfen und welcher über fremde Häfen und auf dem Landwege befördert worden ist, dann ergibt sich für das

Jahr 1933 lediglich ein Anteil von 0,2% auf die Menge bezogen, der den Weg über fremde Häfen genommen hat. Genau sind es 255 Tausend t gewesen, die einen Wert von rund 178,6 Mill. Zl. hatten. Der durchschnittliche Wert je t ist für diese Waren allerdings mit rund 700 Zl. sehr hoch; dieser hohe Wert erklärt aber fast allein die Tatsache, daß die betr. Waren den schnelleren Landweg gewählt haben.

Verfolgt man die Entwicklung in den Verkehrsrichtungen für die einzelnen Gebiete über eine Reihe von Jahren, dann stellt sich heraus, daß die polnische Politik der stärkeren Berücksichtigung der eigenen Häfen sehr gute Erfolge gehabt hat. Während im Jahre 1929 beim Handel zwischen Polen und den Gebietsgruppen 1, 3 und 4 (Übersee) noch rund 2 Mill. t über fremde Häfen umgeschlagen und auf dem Landwege von bzw. nach Polen befördert wurden, hat sich diese Menge bis 1932 auf rund 620 000 t und im Jahre 1933 bereits auf 255 000 t ermäßigt. Zwar ist der Gesamtumschlag seit 1929 stark gesunken, aber doch nicht im gleichen Maße. Eine starke Bedeutung für die Umlenkung des Verkehrs seit 1929 haben zweifellos die wirtschaftlichen Unstimmigkeiten mit Deutschland gehabt, in deren Gefolge der Transit polnischer Waren durch Deutschland außerordentlich stark eingeschränkt wurde. Daneben wirken sich die Devisenschwierigkeiten, unter denen auch Polen stark zu leiden hat, dahingehend aus, daß man den Seeverkehr über eigene Häfen und mit eigenen Schiffen bevorzugt, statt Devisen für den Bahntransit aufzuwenden.

Polnischer Import in 1000 t*).

	Insgesamt			Über poln. Häfen			Über fremde Häfen u. a. d. Landweg		
	1929	1932	1933	1929	1932	1933	1929	1932	1933
1. Seestaaten: England, Finnl., Irland, Island, Norwegen, Schweden	599	241	370	525	227	356	73	14	14
2. Übrige europ. Staaten	3779	1292	1636	713	278	272	3066	1015	1263
3. Davon: Belgien, Dänemark, Frankreich, Spanien, Holl., Port.	584	223	304	458	195	279	126	27	25
4. Außereuropa	710	252	351	540	186	333	171	67	18
Insgesamt[1])	5088	1787	2356	1778	691	1061	3310	1095	1295

*) Rocznik handlu zagranicznego.

Polnischer Export in 1000 t.

	1929	1932	1933	1929	1932	1933	1929	1932	1933
1. Seestaaten:	4 486	4 774	4 926	4215	4657	4899	271	118	27
2. Übrige europ. Staaten	15 872	8 189	7 405	4436	4501	4058	11 437	3688	3347
3. Davon: Belgien, Dänem., Frankr., Spanien, Holland u. Portugal	3 467	3 430	2 902	2165	3153	2764	1 302	277	138
4. Außereuropa	233	181	342	171	153	310	62	28	32
Insgesamt[1])	21 038	13 504	12 986	9267	9157	9579	11 771	3925	3407

[1]) Die Gesamtziffern enthalten auch Orderverschiffungen und Schiffsbedarf, die in den Einzelziffern teilweise nicht enthalten sind.

Die Erfolge der polnischen Hafen- und Schiffahrtspolitik lassen sich auch deutlich aus einem Vergleich der Durchschnittswerte der über polnische und über fremde Häfen beförderten Güter ablesen. Die Spanne zwischen diesen beiden Gruppen, die noch 1929 außerordentlich groß war, hat sich im Laufe der Jahre immer mehr verkleinert. Immerhin bestehen sowohl bei der Einfuhr nach Polen als auch bei der polnischen Ausfuhr hier noch große Unterschiede; sie erklären sich — wie bereits mehrfach erwähnt — aus der Hochwertigkeit der einzelnen Güter, die aus Zeitgründen den zwar schnelleren aber auch teureren und volkswirtschaftlich unerwünschteren Landweg wählen.

Durchschnittlicher Wert per t bei der Einfuhr nach Polen*).
(in Zloty).

	Insgesamt			Über poln. Häfen			Über fremde Häfen u. a. d. Landweg		
	1929	1932	1933	1929	1932	1933	1929	1932	1933
1. Seestaaten: England, Finnl., Irland, Island, Norweg., Schweden .	590	407	301	520	365	281	1091	1035	802
2. Übrige europ. Staaten	542	409	281	421	201	227	570	439	297
3. Davon: Belgien, Dänemark, Frankreich, Span., Holl., Portug.	781	626	429	358	275	202	2334	3112	2957
4. Außereuropa	998	930	732	524	768	711	2491	1381	1124
5. Insgesamt	611	483	351	482	451	397	681	502	314

Durchschnittlicher Wert per t bei der Ausfuhr aus Polen (in Zloty).

1. Seestaaten	102	57	56	84	55	54	293	101	379
2. Übrige europäische Staaten	140	90	82	81	44	52	162	142	120
3. Davon: Belgien, Dänemark, Frankreich, Span., Holl., Portug.	93	65	68	105	55	58	73	150	271
4. Außereuropa	484	294	184	167	122	122	1349	1212	785
5. Insgesamt	134	80	76	83	53	55	174	150	128

*) Rocznik handlu zagranicznego.

Obwohl man also sehr starke Fortschritte bei der Benutzung der polnischen Seehäfen in allen den Fällen, in denen ein Seetransport überhaupt in Frage kommt, feststellen kann, verbleiben doch immer noch recht bedeutende Mengen sehr wertvoller Güter, die bisher den polnischen Häfen und damit der polnischen Schiffahrt verlorengehen. Ohne Zweifel wird es im Laufe der Zeit gelingen müssen, durch den Ausbau der polnischen Schiffahrt auch diese Güter zum Umschlag über die Häfen des eigenen Landes zu bewegen, wie man es aus den vorläufigen Ziffern für das Jahr 1934 weiter feststellen kann.

In den vorhergehenden Untersuchungen ist im einzelnen festgestellt worden, welche Teile des polnischen Handels noch den Landweg benutzen, obwohl ihnen an sich der Seeweg über Gdynia oder Danzig offensteht. Es ist auch bereits darauf hingewiesen worden, daß naturgemäß Deutschland die Rolle des Transitlandes für diesen Teil des polnischen Verkehrs mit dem Ausland besitzt, denn der Handel Polens bewegt sich zum größten Teil von oder nach westlicher Richtung. Man hat polnischerseits errechnet, daß Deutschland aus diesem Durchfuhrverkehr bedeutende Gewinne zieht, die sich auf Bahnfrachten, Verladegebühren, Maklerprovisionen, Versicherungsspesen, Bankzinsen usw. verteilen. Auf diese Weise soll die deutsche Wirtschaft am Transit polnischer Güter

1926	1927	1928	1929	1930
ca. 420 Mill.	230 Mill.	121 Mill.	201 Mill.	120 Mill. Zl.

vereinnahmt haben. Um diese Summen nicht der polnischen Volkswirtschaft vorzuenthalten, vor allem aber auch aus den immer stärker auftretenden Devisenschwierigkeiten heraus, hat man die Politik der Bevorzugung polnischer Häfen beim eigenen Außenhandel betrieben, deren Erfolge im einzelnen oben beschrieben worden sind. So betrug zum Beispiel die polnische Ein- und Ausfuhr auf dem Bahnwege über deutsche Seehäfen 1928 1 045 000 tons. Im Jahre 1932 sank der Anteil der deutschen Häfen auf 195 000 tons, und 1933 war der Verkehr über diese Häfen noch kleiner.

Der Teil des polnischen Außenhandels, der noch im Jahre 1933 über die deutschen Häfen ging, besitzt einen außergewöhnlichen Charakter, der den gewählten Beförderungsweg rechtfertigt. Diese hochwertigen Fertigfabrikate, bei denen es auf schnellste Beförderung ankommt, werden aller Wahrscheinlichkeit nach auch in Zukunft ihren Beförderungsweg unabhängig von allgemeinen wirtschaftspolitischen Rücksichten wählen. Alle anderen Güter werden aber bei der Einfuhr wie auch beim Export über die Häfen des polnischen Zollgebiets geleitet werden. Es ist oben bereits andeutungsweise davon gesprochen worden, daß wirtschaftspolitische Maßnahmen Polens zur Förderung der polnischen Häfen getroffen worden sind. Zu den wirksamsten gehören die Differenzialzölle für den Import auf dem Landwege und für den Import über polnische Seehäfen. In nachfolgender Tabelle sind die Zölle für die wichtigsten Importwaren verglichen. Dabei bedeutet die mit I. bezeichnete Rubrik jeweils den Maximaltarif, der während der Dauer des Zollkrieges zwischen Deutschland und Polen gegenüber Deutschland in Anwendung gelangte, also auch alle über Deutschland durchgeführten Waren betraf; Rubrik II. stellt den Vertragtarif dar, der für alle Länder mit der Meistbegünstigungsklausel in Frage kommt. Die beigefügten Tarifsätze für die Einfuhr im Kompensationsverkehr sind ganz besonders niedrig; sie werden nur mit besonderer Genehmigung des Finanzministeriums erteilt.

Zollsatz pro 100 kg in Zloty.

	Import a. d. Landwege I.	Import a. d. Landwege II.	Import über pol. Häfen I.	Import über pol. Häfen II.	Kompensationssätze
Frische Äpfel . . .	380	300	200	200	64,50
Grüne Bananen u. Crape Fruits	380	300	200	200	51
Zitronen	63	50	35	35	25
Übriges Obst	380	300	200	200	—
Kaffee	370	320	270	270	89 60
Tee	970	775	600	600	445
Kakao	90	70	60	60	25,20
Heringe u. Sprotten	6.30	5	2	2	—
Gesalzene Heringe pro Faß	38	30	24	24	—
Fischfette	7,50	6	1,50	1,50	—
Quebrachoextrakt .	25	20	8	8	—
Thomasmehl	3 80	3	zollfrei	zollfrei	—
Wolle	7.50	6	zollfrei	zollfrei	—
Gewaschene Wolle .	19	15	zollfrei	zollfrei	—
Baumwolle	45	45	—	—	5
Jute	12.50	10	5	5	—
Roher Kautschuk . .	31	25	zollfrei	zollfrei	—

Der Kompensationshandel stellt die zweite Maßnahme dar, die der Förderung des Umschlags über polnische Seehäfen dienen soll, denn zur Erreichung der niedrigen Sondertarifsätze ist der Umschlag über Gdynia und Danzig vorgeschrieben. Um den Kompensationshandel mit den überseeischen Ländern fördern zu können, ist bei der Handelskammer in Warschau eine Kompensations-Handelsgesellschaft gegründet worden. In besonderen Fällen wird der Tauschverkehr auch von anderen Stellen durchgeführt. So werden beispielsweise Kompensationsgeschäfte mit Brasil-Kaffee durch die Zentrale der Kaffee-, Tee- und Kakao-Importeure abgewickelt. In dieser Zentrale sind sowohl polnische als auch Danziger Importeure vereinigt. Die Prämie, die der Export durch das System der Ausfuhrscheine erhält, hat sich außerordentlich günstig ausgewirkt. Der Export im Kompensationsverkehr, der im Jahre 1932 erst einen Gesamtwert von 15,8 Mill. Zl. besaß, hat im Jahre 1933 bereits einen Wert von 52,9 Mill. Zloty erreicht. Dabei zeigt der Kompensationsverkehr mit überseeischen Ländern einen sehr viel schnelleren Zuwachs als der mit Europa. Im europäischen Verkehr ist von 1932 auf 1933 nur eine Steigerung um rund 200% erfolgt, während im Überseeverkehr ein Zuwachs um fast 750% festzustellen ist. Das Jahr 1934 zeigt eine noch größere Entwicklung.

Entwicklung des Kompensationsverkehrs*).

	1932 (2. 3. bis 31. 12.) 1000 Zl.	%	1933 1000 Zl.	%
Kompensationsverkehr:				
Gesamtexport	15 807	100	52 906	100
davon Europa	13 894	87,9	38 555	72.9
davon Übersee	1 913	12,1	14 351	27.1

*) Sprawozdanie z dzialalnosci Polskiego Towarzystwa Handlu Kompensacyjnego, sp. z. o. o.

5. *Möglichkeiten weiterer Strukturveränderungen im polnischen Außenhandel.*

In dem vorhergehenden Abschnitt ist bei Besprechung der Bezugs- und Absatzgebiete im polnischen Außenhandel auf die Diskrepanzen im Europa- und Übersee-Geschäft hingewiesen worden, die, wie in allen europäischen Ländern, auch in Polen bestehen. Aus der Erfahrung vieler Länder, die sich ähnlich wie Polen in Devisenschwierigkeiten befinden, hat man gelernt, daß der devisenproduktive Europahandel in den letzten Jahren die Tendenz zeigt, sich auszugleichen. Es gibt heute kaum noch ein Land in Europa, das nicht die Bestrebung besitzt, in seinen Handelsverbindungen das Gegenseitigkeitsprinzip zur Durchführung zu bringen, vor allem dann, wenn es damit seine Handelsbilanz verbessern kann. Diese Bewegung ist für ein Land wie Polen, dessen Außenhandelsüberschüsse lediglich im Europageschäft erzielt werden, außerordentlich gefährlich. Es muß nämlich damit rechnen, daß es entweder seine Einfuhr aus den europäischen Ländern so weit erhöht, daß ein Ausgleich herbeigeführt wird, oder es muß seinen Export um den gleichen Betrag vermindern. In beiden Fällen fehlt aber dann die Möglichkeit, den unbedingt notwendigen Import überseeischer Rohstoffe zu bezahlen, denn dafür sind keine Devisen mehr vorhanden. Polen wird also mit aller Kraft darauf hinarbeiten müssen, seine Ausfuhr nach Übersee so weit zu steigern, daß es die notwendigen Rohstoffe mit dem Erlös des polnischen Exports nach Übersee bezahlen kann. Der Weg dafür ist durch die Praxis des Kompensationsgeschäftes gezeigt. Die Erfahrungen anderer Länder mit diesem an sich schwierigen Problem des Handelsausgleichs im Überseeverkehr haben auch bewiesen, daß die Bemühungen darum, wenn sie nur konsequent verfolgt werden, von Erfolg gekrönt sind. Ziemlich sicher darf daher angenommen werden, daß der polnische Überseehandel in Zukunft stark ausgedehnt werden wird, hauptsächlich auf der Seite des polnischen Exports. An erster Stelle steht hierbei natürlich der Handelsverkehr mit den Vereinigten Staaten.

II. HAUPTABSCHNITT:

Der seewärtige Güter- und Schiffsverkehr im Ostseeraum.

1. *Die Entwicklung der Häfen des polnischen Zollgebiets und ihr Umschlag.*

Es wäre falsch, zu behaupten, daß, wenn sich der polnische auswärtige Güterverkehr von der Ost-West-Richtung nach der Süd-Nord-Richtung verlagert hat, dieses ausschließlich der deutsch-polnischen Wirtschaftskrise zuzuschreiben ist. Gewiß, diese Tatsache, die den deutschen Anteil an der gesamten polnischen Ausfuhr von 42,4% im Jahre 1924 auf 16,2% 1932 herabgesetzt hatte, hat hier eine große Rolle gespielt. Sie hat den Prozeß beschleunigt, aber ihn niemals verursacht. Es wäre zu weitgehend, zu untersuchen, welche Bedeutung ein nationaler Hafen für die Entwicklung einer Nation haben kann. Über diese Frage ist so oft diskutiert worden, und sie ist so allgemein bekannt, daß jede weitere Erörterung zwecklos ist. Das ist die einzige Möglichkeit, sich von der fremden Vermittlung im Außenhandel befreien zu können, und Deutschland hat schon vor 60 Jahren dieses Problem erkannt und Gegenmaßnahmen zu ergreifen gewußt. Durch die unglückliche politische Lage der Nachkriegszeit konnte Danzig — als Mittelpunkt der deutschen Bestrebungen zur Wiedergewinnung der „verlorenen Provinzen" — nicht diese Rolle spielen, die es als Polens natürlicher Hafen spielen sollte. Das Mißverständnis zwischen dem politischen Messianismus und den wirtschaftlichen Lebensvoraussetzungen Danzigs bot keinen geeigneten Platz für die polnischen Handelsinteressen. Man hatte damals in Danzig nicht voraussehen können, was die weitere Entwicklung des polnischen Staates bringen würde. In diesen Zeiten ist der Hafen von Gdynia geschaffen worden. Durch die verständnisvolle Politik der heutigen Zeit ist der politische Kampf der beiden Häfen beendet worden. Beide dienen jetzt der polnischen Wirtschaftsexpansion. Gewiß, die Konkurrenz zwischen beiden Häfen ist geblieben, aber solche Konkurrenz besteht auch zwischen den Häfen anderer Länder, so z. B. der Konkurrenzkampf Bremen—Hamburg und besonders Amsterdam und Rotterdam.

Eigener Handel, eigene Handelspolitik, eigene Kaufmannschaft, das sind heute lebensnotwendige Voraussetzungen der Entwicklung einer Nation, und sie charaktrisieren die volle Souverainität eines Staates.

Wenn man die Bestrebungen Polens zur eigenen Seehandelspolitik betrachtet, so findet man in der deutschen Geschichte eine parallete Entwicklung. Noch vor dem Kriege hat ein amerikanischer

Delegierter in seinen Studien über die europäischen Systeme des Handels und der Schiffahrt folgendes über Hamburg berichtet:

„Reguläre Schiffahrtsverbindungen zwischen Hamburg und ausländischen Häfen kann man in zwei Zeitabschnitte teilen. Der Wendepunkt ist das Jahr 1871, das Jahr der Entstehung des germanischen Imperiums. Bis zu dieser Zeit hatte Hamburg nur eine überseeische Verbindung gehabt, und zwar die Hamburg-Amerika-Linie nach New York. Der übrige Handel mit anderen Häfen war von gelegentlichen und unregulären Schiffsverbindungen abhängig, und dabei handelte es sich in der Hauptsache um Massengüter. In Bezug auf die regulären Verbindungen war der hamburgische Im- und Exporteur völlig auf die englische Vermittlung angewiesen. Dieser Umladeverkehr hat den größten Teil des Verkehrs zwischen Hamburg und England ausgemacht, und im Jahre 1869 waren 60% des Empfanges in Hamburg englischer Import".

Von dieser Abhängigkeit hat sich Hamburg zu befreien verstanden.

Der Güterumschlag in den beiden Häfen des polnischen Zollgebiets hat naturgemäß die Bewegungen des polnischen Außenhandels mitmachen müssen. Infolgedessen sind die Gesamtumschlagsziffern Gdynias/Danzigs seit 1929/30 zurückgegangen. Die Entwicklung ist aber sowohl hinsichtlich des Imports als auch des Exports unterschiedlich gewesen. Der Import ist sehr viel stärker gedrückt worden als der Export, der durch alle Maßnahmen der staatlichen Wirtschaftspolitik gefördert wurde. Die Umschlagsziffern in den beiden Häfen seit 1924 sind aus folgenden Zusammenstellungen zu ersehen.

Hafenverkehr in Gdynia / Danzig*).

(in tons).

Jahr	Import	Export	Allg. Umschlag
Gdynia:			
1924	981	9 186	10 167
1925	1 646	53 925	55 571
1926	310	404 251	404 561
1927	6 411	891 683	898 094
1928	192 711	1 765 058	1 957 769
1929	329 644	2 492 858	2 822 502
1930	504 117	3 121 631	3 625 748
1931	558 549	4 741 565	5 300 114
1932	432 888	4 761 400	5 194 288
1933	870 704	5 235 162	6 105 866
1934	991 545	6 200 368	7 191 913
Danzig:			
1925	690 778	2 031 969	2 722 747
1926	640 696	5 659 605	6 300 303
1927	1 517 194	6 380 420	7 897 614
1928	1 832 409	6 783 273	8 615 682
1929	1 792 951	6 766 700	8 559 651
1930	1 090 631	7 122 462	8 213 093
1931	754 299	7 576 204	8 330 503
1932	429 062	5 047 949	5 477 011
1933	493 167	4 659 727	5 152 894
1934	655 981	5 713 181	6 369 162

*) Rocznik handlu zagranicznego.

Bevor eine eingehende Analyse der Umschlagsziffern in den Seehäfen des polnischen Zollgebiets vorgenommen wird, soll zunächst kurz die Entwicklung im Güterumschlag der wichtigsten Konkurrenzhäfen aufgezeigt werden. In Bezug auf den Umschlag von Massengütern bieten die Häfen Stettin und Königsberg einen brauchbaren Vergleich. Der Umschlag in diesen Häfen hatte folgenden Verlauf.

Güterumschlag in Stettin und Königsberg*).

Jahr	Import in 1000 t		Export in 1000 t		Insgesamt	
	Stettin	Königsberg	Stettin	Königsberg	Stettin	Königsberg
1913	4255	959	1991	787	6246	1746
1930	3029	982	1859	888	4888	1870
1931	2307	914	1461	719	3768	1633
1932	2239	1044	1048	625	3287	1669
1933	3136	1421	1394	696	4530	2117

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Man erkennt aus diesen Ziffern, daß auch in diesen Häfen die Krise zunächst einen starken Rückgang des Umschlagsverkehrs verursachte, daß aber 1933 — und noch stärker 1934 — eine Wendung zum Besseren eingetreten ist. Dabei darf nicht vergessen werden, daß in den deutschen Häfen die Steigerung des Küstenverkehrs infolge der besonders starken Anregung der binnenländischen Wirtschaft eine größere Rolle als früher spielt; verhältnismäßig hat sich also der Umschlag in den beiden Seehäfen des polnischen Zollgebiets besser entwickelt als in den damit verglichenen deutschen Ostseehäfen. Stellt man den Güterverkehr in den großen Häfen des Kontingents in Vergleich zu den Umschlagsmengen in Gdynia und Danzig, dann kommt man zu einem ähnlichen Ergebnis wie beim Vergleich mit den Häfen Stettin und Königsberg. In allen Häfen ist der Umschlag seit 1931 zurückgegangen, und wenn er sich im Jahre 1933 auch wieder leicht gehoben hat, so doch nicht in dem Umfange, wie im Hafen von Gdynia.

Güterumschlag verschiedener Häfen*).

Hafen	Jahr	Import	Export	Umschlag
Hamburg	1931	14 975	8 274	23 249
	1932	12 953	6 674	19 827
	1933	12 920	6 660	19 580
Bremen	1931	3 207	1 986	5 193
	1932	2 961	1 933	4 894
	1933	2 899	2 289	5 188
Antwerpen	1931	10 523	8 318	18 841
	1932	9 363	6 561	15 924
	1933	10 048	7 297	17 345
Rotterdam	1931	15 844	11 164	27 008
	1932	12 171	7 936	20 107
	1933	13 399	8 203	21 602
Französische Häfen	1931	37 165	11 274	48 439
	1932	34 460	9 649	44 109
	1933	35 073	10 074	45 147

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Schaltet man den Verkehr von Kohle und Erz in den Häfen Hamburg, Antwerpen und Rotterdam aus, dann ergibt sich, daß der im allgemeinen beobachtete Aufschwung im Jahre 1933 in diesen Häfen

vornehmlich auf gesteigertem Massengutumschlag beruhte, denn ohne diesen Umschlag haben sich die Güterverkehrsziffern in Hamburg noch weiter vermindert, in Antwerpen und Rotterdam nur geringfügig erhöht. In fast allen Häfen ist festzustellen, daß der Import beim Aufschwung die größere Rolle gespielt hat. Dies steht in engem Zusammenhang mit der steigenden industriellen Beschäftigung in den europäischen Ländern und ist gleicherweise in Gdynia und Danzig zu beobachten.

Güterumschlag ohne Kohle und Erze*) (in 1000 t).

	Hamburg			Antwerpen			Rotterdam		
Jahr	Imp.	Exp.	Insg.	Imp.	Exp.	Insg.	Imp.	Exp.	Insg.
1931	11 434	8203	19 637	8720	7900	16 620	10 642	3905	14 547
1932	10 315	6791	17 106	7936	5937	13 873	9 178	3057	12 235
1933	10 205	6526	16 731	8303	6676	14 979	9 833	2611	12 444

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Die unterschiedliche Bewegung im Güterverkehr der verschiedenen genannten Häfen läßt sich am besten verfolgen, wenn man den Gesamtverkehr auf prozentuale Werte umrechnet.

Setzt man in jedem Fall den Güterumschlag des Jahres 1931 gleich 100, dann ergeben sich für die Häfen, die als engere Wettbewerber für Gdynia und Danzig angesehen werden müssen, folgende Entwicklungsziffern:

Entwicklung des Güterumschlags (1931 = 100)*).

	1. Hamburg			2. Bremen			3. Antwerpen		
Jahr	Imp.	Exp.	Insg.	Imp.	Exp.	Insg.	Imp.	Exp.	Insg.
1931	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1932	86,5	83,8	85,3	92,3	97,3	94,4	89	79	84,5
1933	86,3	80,5	84,2	90,4	115,3	99,9	95,5	87,7	92,1
	4. Rotterdam			5. Franz. Häfen			6. Stettin		
1931	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1932	76,8	71,1	74,4	92,7	85,6	91,1	97,1	71,7	87,3
1933	85,7	73,5	80	94,4	89,4	93,2	135,9	95,4	120,2
	7. Königsberg			8. Danzig			9. Gdynia		
1931	100	100	100	100	100	100	100	100	100
1932	114,2	86,9	102,2	56,9	66,5	65,7	77,6	100,4	98
1933	155,4	96,7	129,6	65,5	61,4	61,9	151,1	110,4	115,2

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Wie aus diesen Indexziffern zu ersehen ist, sind die Bewegungen bei den einzelnen Häfen stark unterschiedlich gewesen. Während die französischen Häfen die geringsten Schwankungen in ihrem Verkehr zu verzeichnen hatten, haben die großen Häfen Hamburg, Antwerpen, Rotterdam stärkere Verluste, später aber auch größere Gewinne aufzuweisen. Am ungünstigsten in der relativen Bewegung schneidet Danzig ab, dessen Güterumschlag im Jahre 1933 noch geringer als 1932 war, sich 1934 aber doch wesentlich besserte. Gdynia hat dagegen den stärksten Auftrieb von 1932 auf 1933 gehabt. Die deutschen Häfen Stettin und Königsberg sind, wie bereits oben erwähnt wurde, nicht ohne weiteres in ihrer Gesamtbewegung mit den übrigen Häfen zu vergleichen, weil sich hier die Tendenz zur Selbstversorgung Deutschlands mit Kohle und Getreide sehr stark ausgewirkt hat. So hat sich der Kohlenumschlag für Berlin über Stettin außerordentlich erhöht. Andererseits hat der Königsberger

Getreideumschlag für den Küstenverkehr starken Zuwachs zu verzeichnen gehabt. Der Aufschwung, der sich in dem Exportindex Bremens ausdrückt, ist ebenfalls zum Teil auf gesteigerte Kohlenexporte zurückzuführen, die über diesen Hafen statt über Rotterdam geleitet wurden. Die auseinanderlaufende Tendenz im Güterumschlag der Häfen Gdynia und Danzig erklärt sich teilweise aus gewissen Änderungen im polnischen Export, sie muß aber gleichzeitig als Ergebnis eines bestimmten Wettbewerbs Gdynias gegen Danzig angesehen werden. Im Jahre 1934 hat allerdings bereits eine Abschwächung dieser Tendenzen stattgefunden; im allgemeinen ist man der Ansicht, daß infolge der Vereinbarungen, die im Herbst 1933 zwischen der polnischen und der Danziger Regierung geschlossen worden sind, der übermäßige Wettbewerb zwischen den beiden Häfen als beendet angesehen werden kann. Infolge dieser Vereinbarungen sind die Danziger Hafenabgaben auf den Stand der Abgaben in Gdynia gesenkt worden, nachdem zuvor auch die Stauereitarife eine Angleichung erfahren hatten. Weiterhin hat sich die Danziger Regierung zur Zahlung einer Umschlagsvergütung beim Export von Nadelholzschnittmaterial entschlossen, um den Umschlag dieses wichtigen polnischen Exportartikels im Danziger Hafen zu verbilligen. Im Vergleich zu den größeren Ostseehäfen stellen sich die Güterumschlagsziffern in Danzig und Gdynia folgendermaßen:

Güterumschlagsziffern 1932 und 1933 in tons*).

	1932	1933
Danzig	5 476 052	5 152 894
Gdynia	5 244 490	6 105 866
Göteborg . . .	2 828 400	2 896 900
Königsberg . .	1 669 000	2 116 518
Kopenhagen .	5 136 388	5 374 000
Stettin	3 287 000	4 530 000
Stockholm . . .	3 169 000	

*) Rocznik R. I. Portu w Gdyni 1932—1933.

Verteilt man den Import und Export Polens erstens seiner Gesamtheit nach und zweitens, soweit er über polnische Häfen geleitet wird, auf die einzelnen Bezugs- und Absatzgebiete, so erhält man die Grundlage für einen möglichen Schiffsverkehr in diesen beiden Häfen. Jede Beurteilung einer Schiffahrtslinie von einem bestimmten Hafen muß den verfügbaren Warenverkehr zur Grundlage haben. Die regionale Aufteilung des Güterumschlags ist daher von größter Bedeutung. Man sieht aus der folgenden Aufstellung, daß außerordentlich starke Unterschiede zwischen den Im- und Exportzahlen im Verkehr mit den einzelnen Ländern bestehen. Dies ist auf das Überwiegen der Massengüter (vor allem Kohle) im polnischen Export zurückzuführen. Zur Grundlage von zu errichtenden Liniendiensten kann man derartige Exporte nun allerdings nicht machen; die Verschiffung solcher Güter ist und bleibt — trotz allen Eindringens der Linienschiffahrt in das Trampschiffahrtsgeschäft — Aufgabe der Trampschiffahrt. Der geringere Umfang der polnischen Importe über Danzig und Gdynia muß daher eher als Maßstab für

die der Linienschiffahrt zur Verfügung stehenden Transporte angesehen werden. (Tabelle 1.)

(Tabelle 1)

Warenverkehr der polnischen Häfen nach Ländern im Jahre 1933*)
(in tons).

Länder	Import		Export	
	Insges.	Über poln. Häfen	Insges.	Über poln. Häfen
Schweden	74 614	66 592	2 435 123	2 430 997
Frankreich . . .	28 724	21 192	1 066 832	1 040 055
England	217 466	211 713	717 403	695 528
Italien	27 167	19 632	955 919	921 807
Norwegen	66 369	66 094	836 833	836 063
Dänemark . . .	61 854	60 999	833 920	824 682
Belgien	109 356	105 005	504 405	487 238
Holland	77 349	71 576	441 261	359 828
Finnland	3 727	3 534	457 206	456 723
Irland	3 647	3 647	442 505	342 454
Deutschland . . .	948 548	55 099	1 099 749	135 193
Rußland	164 534	12 802	219 674	4 264
Spanien	19 522	18 271	49 710	45 232
Europa	2 005 801	728 185	12 330 806	8 956 409
Ceylon	999	871	123	120
China	2 117	2 047	2 109	1 187
Brit. Indien . . .	68 047	66 426	8 812	7 679
Holl. Indien . . .	18 892	16 577	1 110	516
Japan	3 559	3 373	2 144	1 105
Palästina	589	535	17 601	13 710
Persien	120	59	514	427
Siam	6 833	6 830	88	80
Syrien	—	—	732	268
Mesopotamien .	—	—	372	359
Asien	101 299	96 930	36 969	28 690
Franz. Nordafrika	24 030	23 861	141 653	141 059
Ägypten	4 991	4 903	24 183	23 135
Belg. Afrika . . .	249	248	3	1
Übr. Ostafrika .	1 085	770	622	525
Übr. Westafrika	29 756	28 270	1 298	534
Übr. Nord- u. Südafrika . ..	2 584	2 265	1 625	395
Afrika	64 783	62 024	171 335	166 980
U.S.A.	113 703	111 219	88 274	80 614
Kanada	87	11	5 650	5 618
Nordamerika . . .	113 805	111 245	93 925	86 234
Mittelamerika .	5 149	4 793	9 069	4 463
Argentinien . .	34 260	29 430	20 572	11 081
Brasilien	16 260	15 763	16 129	15 456
Chile	639	339	546	21
Ecuador	331	210	131	—
Kolumbien . . .	1 723	1 334	224	21
Paraguay	896	870	2	1
Peru	1 121	1 050	48	14
Uruguay	695	410	120	2
Venezuela	288	266	59	1
Bolivien	25	1	66	16
Südamerika . . .	56 256	49 693	37 916	26 614
Australien	8 361	7 382	846	751
Neuseeland . . .	856	856	—	—
Ozeanien	9 227	8 233	847	741

*) Rocznik handlu zagranicznego.

Über polnische Häfen sind folgende Mengen Kohle ausgeführt worden:

	über Gdynia		über Danzig		zus. Tons
1925	41 252	6,3	607 768	93,6	649 020
1926	394 144	11,5	3 030 957	88,4	3 425 101
1927	880 147	17,8	4 052 985	82,1	4 933 132
1928	1 758 232	24-2	5 493 748	75,7	7 251 980
1929	2 447 895	31,4	5 329 420	68,5	7 777 315
1930	2 954 381	34,6	5 581 088	65,3	8 535 469
1931	4 373 095	40,8	6 325 794	59,1	10 698 889
1932	4 352 159	54,0	3 705 250	46,0	8 057 409
1933	4 608 141	59,5	3 141 417	40,5	7 749 557

Die Kohle ist hauptsächlich nach den folgenden Ländern exportiert worden: Schweden, Norwegen, Belgien, Dänemark, Holland, Irland, Griechenland, Argentinien, Ägypten, Nord-Afrika, Gibraltar, Südslavien, Britisch-Indien, Türkei, Malakka und Kanada.

2. Die Bedeutung des Transithandels für die polnischen Häfen.

a) Die Entwicklung des Transitverkehr in Gdynia und Danzig.

Nachdem Polen mit Erfolg seinen Außenhandel von der westöstlichen Richtung in nordsüdliche Richtung umgelenkt hat und damit den größeren Teil des auswärtigen Güterumschlags über die eigenen Häfen lenkt, wird die nächste Aufgabe der polnischen Wirtschaftspolitik sein, den Transithandel über Polen und die polnischen Häfen zu leiten. Es kann sich dabei einmal um den reinen Transitverkehr von Waren, die mit dem Seeschiff nach polnischen Häfen gekommen sind und mit der polnischen Eisenbahn zum Bestimmungsland verfrachtet werden, handeln, bzw. um solche Waren aus dem Ausland, die über polnisches Gebiet zum Seeumschlag in die polnischen Häfen durchgeführt werden. Die zweite Möglichkeit ist die des reinen Hafentransits, in welchem Gdynia oder Danzig die Rolle des Umschlaghafens für den Güterumschlag von einem Dampfer auf den anderen spielt. In jedem Fall würde der Zuwachs des Güterverkehrs in den polnischen Häfen eine zusätzliche Beschäftigungsmöglichkeit erstens für die Bevölkerung in den Häfen und für die polnischen Bahnen und zweitens für die polnische Seeschiffahrt darstellen. Heute ist dieser Transitverkehr in den polnischen Häfen zwar noch recht geringfügig, aber es bestehen aus verschiedenen Gründen aussichtsreiche Möglichkeiten zur Steigerung des Verkehrs. Um den Transit in den polnischen Häfen zu fördern, hat die Verwaltung der polnischen Eisenbahnen kombinierte Tarife für den Verkehr von den polnischen Seehäfen nach Rumänien, Bulgarien, der Tschechoslowakei und sonstigen Donaustaaten geschaffen. Dank der bestehenden günstigen Tarife ist der Warenaustausch der Staaten, die an der Ostsee liegen, mit den Ländern der Balkanhalbinsel und der Levante stark erleichtert worden. In Gdynia wurde eine Freihafenzone errichtet, die besonders für den Transit von Waren nach und von diesen Ländern bestimmt ist. Ende 1932 sind erstmalig größere Transporte von Roh-

baumwolle für die tschechoslowakische Textilindustrie über Gdynia geleitet worden. Man bemüht sich gleichzeitig, auch den Transitverkehr von Baumwolle für Ungarn, Rumänien und die Baltischen Staaten nach Gdynia zu ziehen. Vorläufig besteht der lebhafteste Verkehr mit der Tschechoslowakei. Dabei überweigt die Einfuhr, die zur Hauptsache aus Rohstoffen für die tschechische Industrie besteht; der Export von tschechischen Fertiggüter im Transit über polnische Seehäfen steht weit hinter dem Import zurück. Folgende Übersichten zeigen den Verkehr tschechischer Waren über Danzig und Gdynia in den letzten Jahren. Im Import spielen die größte Rolle Erze und in der letzten Zeit Baumwolle, im Export Holz und Eisenprodukte.

Der tschechoslowakische Transit über die polnischen Häfen.

	Danzig			Gdynia		
	1932	1933	1934	1932	1933	1934
Import	54 366	120 833	183 118	19 805	72 872	92 743
Export	30 094	61 193	99 537	8 456	4 360	15 641
Insgesamt	84 460	182 026	282 655	28 261	77 232	108 384

Wie man aus den Entwicklungszahlen des Transitverkehrs ersieht, sind hier sicherlich ausgezeichnete Möglichkeiten zum Ausbau vorhanden. Man darf jedoch die günstige geographische Lage der polnischen Seehäfen zu dem südosteuropäischen Hinterland nicht überschätzen. Zu berücksichtigen ist nämlich in jedem Fall das Bestreben der binnenländischen Staaten, verschiedene Transitländer, deren Dienste sie für ihren Überseehandel nicht entbehren können, gegeneinander auszuspielen. Das große Interesse, das die Tschechoslowakei der Entwicklung Danzigs und Gdynias entgegengebracht hat und entgegenbringt, entspringt sicherlich zu einem großen Teil dem Wunsch, die polnischen Eisenbahntarife dazu zu benutzen, um auf die Tarifpolitik der deutschen Reichsbahn Einfluß zu gewinnen. Jedenfalls sollte man die stürmische Entwicklung des tschechischen Transits über die polnischen Häfen und die polnischen Eisenbahnen mit etwas Zurückhaltung beurteilen, und dies gerade deshalb, weil die Entwicklungslinie durchaus im Gegensatz zu dem tschechischen Transit über deutsche Häfen und Triest steht. Der Import der Tschechoslowakei über deutsche Häfen ist von rund 930 000 t im Jahre 1931 auf 444 000 t 1932 gesunken; der über Triest in der gleichen Zeit von rund 500 000 t auf 345 000 t. 1933 betrug der tschechoslowakische Transit über Triest 348 341 tons, wobei auf die Einfuhr 261 764 t entfielen und auf die Ausfuhr 86 577 t. Die Tschechoslowakei hatte besonders deshalb ein Interesse an diesem Verkehr, weil zwischen Hamburg und Triest Mitte 1928 ein Übereinkommen über den Verkehr mit der Tschechoslowakei geschlossen worden ist. In diesem Vertrag ist den deutschen Häfen der nördliche Teil der Tschechoslowakei zugesprochen worden, wodurch ein bedeutender Teil des tschechischen Rohstoffbedarfes über deutsche Häfen geleitet wurde. Daß der Transit für die Tschechoslowakei über polnische Häfen trotzdem immer noch verhältnismäßig gering geblieben ist, ist dem scharfen Konkurenzkampf der deutschen Häfen

und Eisenbahnen zuzuschreiben. Die seit langer Zeit in Deutschland bestehenden Seehafendurchfuhrtarife sind durch die Auslobungstarife ergänzt worden, die sich jeweils nach der Höhe der polnischen Transittarife richten; dadurch liegen die Kosten des Transits über deutsche Häfen nur unwesentlich höher, als die über polnische Häfen. Der polnische Konkurrenzkampf mit Deutschland wird weiter durch die vorbildliche Organisation der deutschen Tarifbüros und schließlich, wenn es sich um Hamburg handelt, durch den viel höher entwickelten Schiffsverkehr verschärft. Der Vorteil Polens liegt in den schnellen Güterzügen. Beispielsweise nimmt eine Versendung von England nach Bukarest durchschnittlich nur 10 Tage in Anspruch. Im allgemeinen muß man aber stark unterstreichen, daß derartige Konkurrenzkämpfe um Transit oder um die Gewinnung der Märkte, wie z. B. der Kampf Triest—Hamburg —Gdynia—Danzig um die Tschechoslowakei, bzw. Polen—England um die skandinavischen Kohlenabnehmer, nicht nur die Preise der Produkte wesentlich heruntersetzen, sondern auch vor allem die Krise im Verkehrswesen vertiefen; sie rächen sich auf anderen wirtschaftlichen Gebieten der konkurrierenden Länder. Es ist klar, daß die wirtschaftliche Expansion der tschechoslowakischen Republik ohne den oben beschriebenen Konkurrenzkampf sich kaum so erfolgreich gestaltet hätte und auf den ausländischen Märkten mit den polnischen, deutschen oder italienischen Produkten in dem jetzigen Umfang wettbewerbsfähig wäre. Neben der Tschechoslowakei hat der bis jetzt geringe Transit mit Rumänien die besten Aussichten. Dieser Verkehr wird durch den polnisch-rumänischen und polnisch-tschechoslowakischen Eisenbahntarif, letzteren mit einer Umladung auf der Donau, bedient. Die wichtigsten Artikel sind hier Heringe und Seefische aller Art nach Bukarest, Cernauti, Gallati und Mosi. Im Jahre 1934 sind 559 tons Heringe eingeführt worden. Daneben hat der englische Export nach Rumänien größere Bedeutung, der den Hauptteil des rumänischen Importes über polnische Häfen leitet. Es werden Wolle, Baumwolle, Woll- und Baumwollfabrikate, Samen und Industrieprodukte importiert. Schweden liefert nach Rumänien Metallwaren, Norwegen Tran und Fischprodukte. Aus den baltischen Staaten kommen Gummiartikel und Gewebe. In den europäischen Nordseehäfen werden — ähnlich wie für Polen — überseeische Produkte, wie Rohhäute, Kolonialwaren aller Art und Jute für Rumänien umgeschlagen. Der rumänische Export setzt sich aus landwirtschaftlichen Produkten, vor allem Getreide, Mais, Hülsenfrüchten, Ölkuchen, Obst und Nüssen, Holz, Eiern, Zucker und hauptsächlich Erdöl zusammen. Nach den Vereinigten Staaten, Sowjet-Rußland, Venezuela, tritt Rumänien als größter Erdöllieferant der Welt auf. Im Jahre 1928 betrug die Naphtaproduktion 4,3 Mill. t und im Jahre 1932 7,4 Mill. t. Die Leitung des rumänischen Transits über die polnischen Häfen hat eine große Konkurrenz auf der Donau. Das außerordentlich niedrige Lebensniveau der rumänischen Bevölkerung wird noch lange Zeit ein Hindernis für die Steigerung des Außenhandels dieses Landes bedeuten. Der

Transit mit Südslawien und Ungarn hat sich bis jetzt kaum entwickelt. Die deutsche Konkurrenz war im ungarischen Verkehr immer sehr groß. Eine Schwierigkeit aber bereitet auch der tschechoslowakische Durchfuhrtarif, da die tschechoslowakischen Eisenbahnen größeres Interesse haben, den ungarischen Warenverkehr über Böhmen in Richtung der deutschen Seehäfen zu leiten, trotzdem diese Strecke länger als der Weg über die Karpaten ist. Daneben haben die italienisch-ungarisch-österreichischen Vereinbarungen zur Förderung des Hafens von Triest die Möglichkeiten des ungarischen Verkehrs über Gdynia/Danzig vorläufig fast ganz unterbunden. Von Jugoslawien und Ungarn sind bis jetzt nur ganz kleine Mengen Obst, Tabak, Wein, Weizen und Mais, für die nordischen Länder bestimmt, über die polnischen Seehäfen geleitet worden. Höchstwahrscheinlich wären für einen Transit hochwertiger Güter, die eine kurze Beförderungsdauer benötigen, bessere Möglichkeiten gegeben, was aber im engen Zusammenhang mit der Entwicklung des Schiffsverkehrs in den polnischen Häfen sowie einer Steigerung der Industrialisierung und des Außenhandels in diesen beiden Ländern steht.

b) Der südost- und osteuropäische Transit über Deutschland.

In dem vorhergehenden Abschnitt ist der jetzige Umfang des Transitverkehrs der südosteuropäischen Länder über die Häfen Gdynia und Danzig beschrieben worden, wobei die Ansicht ausgesprochen wurde, daß hier noch große Möglichkeiten zum Ausbau bestehen. Will man diese Möglichkeiten ziffernmäßig fixieren, dann stößt man natürlich auf die Schwierigkeit, daß es sich um einen von Jahr zu Jahr stets schwankenden Verkehr handelt, daß der Transit über polnische Häfen vielleicht ganz neue Handelsbeziehungen erwecken kann, die bisher noch nicht bestanden haben, und daß ein Teil des Transits, der bisher über andere Länder durchgeführt wurde, aus strukturellen Gründen (Standortsfragen) niemals von Polen zu gewinnen ist. Immerhin ist es doch möglich, eine annähernde Übersicht über die in Frage kommenden Mengen zu erlangen, wenn man die Entwicklung des Transitverkehrs durch Deutschland — und um diesen Verkehr muß es sich bei dem polnischen Wettbewerb vor allem handeln — näher untersucht. Zunächst soll hier festgestellt werden, wie hoch der Eisenbahn-Durchfuhrverkehr durch Deutschland zwischen den Häfen Hamburg und Stettin einerseits und Danzig, Polen, Rumänien, Ungarn, der Tschechoslowakei und Österreich in den Jahren 1929 und 1933 gewesen ist. Für sämtliche genannten Länder außer der Tschechoslowakei wird damit der größere Teil des Transitverkehrs erfaßt sein; bei der Tschechoslowakei muß der Verkehr auf Elbe und Oder allerdings besonders berücksichtigt werden. Der bahnwärtige Durchfuhrverkehr betrug mit dem Hafen Hamburg im Jahre 1929 rund 785 000 t und sank bis 1933 auf rund 575 000 t. In Stettin belief sich der Transit mit den genannten Ländern 1929 auf 805 000 t, um bis zum Jahre 1933 auf 195 000 t zurückzugehen. Der starke Rück-

gang seit 1929 darf nun nicht allein auf absolute Verkehrsverluste zurückgeführt werden. Im Jahre 1929 hat nämlich der bahnmäßige Transit infolge der langandauernden Kälteperiode gegenüber dem Transit auf Elbe und Oder einen starken Zuwachs erfahren. Von Stettin aus wurden allein nach der Tschechoslowakei rund 560 000 t Güter mit der Bahn verladen. Hier handelt es sich um Massengüter, die regulär auf dem Binnenwasserwege verfrachtet werden. In Hamburg hat sich die Sperrung der Elbe mehr in einer Steigerung der von der Tschechoslowakei zum Versand über Hamburg geleiteten Güter bemerkbar gemacht, während in umgekehrter Richtung keine ungewöhnlichen Bahntransporte durchgeführt wurden (im Jahre 1934 infolge langer Trockenheit dieselbe Erscheinung). Somit ist der Rückgang des in Hamburg anlangenden tschechischen Transitgutes von 345 000 t im Jahre 1929 auf 158 000 t 1933 zu einem guten Teil der Verlagerung von der Elbeschiffahrt zur Eisenbahn, die 1929 vorübergehend stattgefunden hatte, zuzuschreiben. Im übrigen sind in dem betrachteten Zeitabschnitt folgende Veränderungen beim bahnwärtigen Transit über Hamburg und Stettin vor sich gegangen. Rumänien, Ungarn, die Tschechoslowakei und Österreich haben den Umfang ihrer Transporte in einkommender Richtung über den Hafen Hamburg mit anschließendem Bahntransport seit 1929 erheblich gesteigert. In umgekehrter Richtung ist der Transit allgemein zurückgegangen; eine Ausnahme bildet nur Ungarn, dessen bahnwärtige Durchfuhr durch Deutschland nach Hamburg um mehr als 100% gestiegen ist. Im Verkehr mit Stettin hat hinsichtlich des bahnwärtigen Transits allgemein eine starke Schrumpfung stattgefunden. Nur Österreich hat seine Bezüge über Stettin relativ gut behauptet und seine Exporte sogar von 873 auf 5 912 t erhöht. Geringfügig ist auch der Umfang der ungarischen Durchfuhr nach Stettin gestiegen, nämlich von 1 900 auf 2 917 t.

Bahnwärtiger Güterverkehr (in t)*).

	Hamburg				Stettin			
	Versand		Empfang		Versand		Empfang	
Länder	1929	1933	1929	1933	1929	1933	1929	1933
Danzig	2 663	1 018	579	434	1 594	362	484	298
Poln. Oberschles	20 085	5 156	68 431	17 927	19 943	801	104 049	1 207
Übr. Polen	37 231	11 475	81 800	34 297	14 121	2 909	45 575	59 180
Rumänien	2 470	6 044	4 443	2 438	3 017	771	4 455	1 268
Ungarn	2 440	6 290	8 395	19 248	666	641	1 900	2 917
Tschechosl.	140 309	206 105	344 942	157 525	561 402	90 748	41 412	24 094
Österrreich	38 573	74 278	39 276	31 574	5 189	3 885	873	5 912
Zusammen	243 771	310 366	543 866	263 443	605 932	100 117	198 748	94 876

*) Statistik des Deutschen Reiches: Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen. 1929—1933.

Man erkennt aus vorstehender Zusammenstellung, daß der tschechische Transit von überragender Bedeutung für die deutschen Seehäfen ist. Im Verkehr Hamburgs spielt auch die österreichische Durchfuhr eine größere Rolle; sie ist für Polen aber weniger inter-

essant, da wohl aus geographischen Gründen kaum damit zu rechnen sein wird, größere Mengen österreichischer Güter nach Gdynia oder Danzig zum Umschlag abzuziehen. Hier steht Hamburg viel näher mit Triest im Wettbewerb. Die Durchfuhr Rumäniens, Ungarns und der Tschechoslowakei über deutsche Seehäfen ist zwar noch erheblich größer als die inzwischen von Danzig und Gdynia erzielte Durchfuhr; immerhin ist der rumänische Transit über polnische Häfen, der sich von 37 000 t im Jahre 1932 auf 56 000 t 1933 erhöhte, bereits wichtiger, als der über Hamburg und Stettin, der sich auf insgesamt nur 10 400 t im Jahre 1933 belief. Die größten Aussichten hat der polnische Wettbewerb also nur im Kampf um den tschechoslowakischen Transit. Um festzustellen, um welche Güter es sich dabei handelt, soll dieser Transit über Hamburg, der von größter Bedeutung ist, nachfolgend im einzelnen untersucht werden. Der tschechische Transitverkehr verteilt sich, soweit er über Hamburg geleitet wird, auf eine größere Anzahl von Gütern. Er beschränkt sich also nicht lediglich auf das eine oder andere Massengut, von welchem größere Mengen in der Tschechoslowakei benötigt oder von dort versandt werden. Aus diesem Grunde wird es außerordentlich schwierig sein, eine Umlagerung des Transitweges zu erreichen. In vielen Fällen wird nämlich die Lieferung des Transitgutes nicht etwa als reine Speditionsangelegenheit anzusehen sein, die man ohne weiteres von Hamburg nach Gdynia verlegen könnte; in vielen Fällen wird der Transit aus Lägern im Hamburger Freihafen gespeist, zu denen in Gdynia erst ein Gegenstück geschaffen werden müßte, wenn man Hamburg ausschalten will. Deutlich geht dies aus der 2. Zusammenstellung hervor, die den bahnwärtigen Transit Hamburgs mit der Tschechoslowakei nach den wichtigsten Warenarten für das Jahr 1933 wiedergibt. (Tabelle 2.)

(Tabelle 2)

Bahnwärtiger Güterverkehr zwischen Hamburg, Bremen und der Tschechoslowakei 1933 (in t)*).

Warenart	Hamburg		Bremen	
	Versand	Empfang	Versand	Empfang
Baumwolle	7 337	289	39 873	1
Bier	—	1 186	—	1 062
Chemikalien und Drogen	1 003	3 352	1	3
Düngemittel	3 704	—	—	—
Eisen und -waren	4 086	42 258	67	4 993
Aluminium, Zinn	1 179	369	—	4
Kupfer und -waren	7 909	1 546	23	—
Erze und Erden	2 807	960	31	17 065
Garne	2 111	1 209	17	12
Fische, Schaltiere, Fleisch	6 134	4	—	—
Getreide, Hülsenfrüchte, Mais	15 227	493	—	—
Malz	—	20 572	—	125
Lein- und Ölsamen	2 461	9	—	—
Glas und -waren	3	4 607	—	365
Häute, Felle, Leder	14 446	5 893	35	155
Holz und -waren, Zellst.	2 195	43 949	321	9 435
Jute	8 739	—	16	—
Kaffee, Kakao, Tee	8 643	13	9	23

Warenart	Hamburg Versand	Hamburg Empfang	Bremen Versand	Bremen Empfang
Mehl	552	—	—	—
Obst und Gemüse	5 534	590	1 964	31
Pflanzenöle, Ölkuchen	10 024	11	291	—
Papier und Pappe	666	8 684	24	1
Mineralöle	46 097	—	573	—
Steinkohlenteeröl	192	298	—	—
Reis	15 918	—	121	—
Steine	16	765	—	—
Tabak	187	9	—	—
Koks	1	—	4	—
Teer und Asphalt	7 312	345	75	10
Ton- und Zementwaren	3	3 381	—	49
Wolle	4 398	60	5 760	6
Zink	987	—	—	—
Zusammen	206 105	157 525	50 861	34 130

*) Statistik des Deutschen Reiches: Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen. 1929—1933.

(Tabelle 2)

Bahnwärtiger Güterverkehr zwischen Stettin und der Tschechoslowakei (in t)*).

Warenart	Versand 1933	Empfang 1933	Versand 1932	Empfang 1932
Roheisen	1 875	—	2 405	1 613
Eisenwaren	426	7 965	781	2 593
Eisenerz	64 102	—	59 670	—
Tonerde	2 770	544	1 519	341
Schwefelkies	—	—	1 828	—
Malz	—	2 646	—	2 069
Glas	2	2 485	49	366
Holz	156	2 543	—	41
Zellstoff	2 774	—	1 106	—
Fische	1 453	3	1 551	—
Garne	588	538	494	742
Mehl und Kleie	—	3 710	—	570
Pflanzenöl	2 389	2	872	—
Papier	2 162	113	422	29
Steine	3 603	38	3 610	68
Zusammen	90 748	24 094	87 926	15 537

*) Statistik des Deutschen Reiches: Die Güterbewegung auf den deutschen Eisenbahnen. 1929—1933.

Die Vergleichsziffern für den Transit Bremens mit der Tschechoslawakei beweisen, daß die Lagerhaltung in einem Hafen von entscheidender Bedeutung für den möglichen Transit dieses Hafens ist. Tatsächlich ist der einzige Posten von Bedeutung in Bremens Transit die Baumwolle, während über Hamburg bevorzugt Kolonialwaren, Häute und Felle, Mineralöl, Reis und Metalle nach der Tschechoslowakei transitieren. Bei allen diesen Waren spielt der Hamburger Markt eine wichtige Rolle als Handelsplatz und nicht nur als Hafen. Nicht ohne weiteres läßt sich dieser Grundsatz auch auf die umgekehrte Richtung, nämlich den Exporttransit tschechischer Waren über deutsche Hafenplätze, anwenden. Hier handelt es

sich wohl in den meisten Fällen um einen reinen Speditions- und Umschlagsauftrag für die deutschen Seehäfen, wenngleich angenommen werden muß, daß für den Exporttransit von Malz, Garnen, Eisen- und Metallwaren sowie vor allem Fertigwaren, auch der in den deutschen Seehäfen ansässige Handel von Bedeutung ist. Wie bereits oben erwähnt, spielt für den tschechischen Transit über deutsche Häfen der Binnenwasserverkehr eine größere Rolle als der Eisenbahnverkehr. Dies erklärt sich einmal aus der Tatsache, daß der Transport auf Flußkähnen weit billiger ist, als der auf der Eisenbahn, zum andern aber daraus, daß sich beim Binnenschiffahrtstransport die Möglichkeit der mehrfach erwähnten „Nationalisierung" des Transportweges bietet. Dadurch, daß die Tschechoslowakei auf der Elbe eine eigene, stets wachsende Binnenschiffahrtsflotte unterhält, erspart sie den sonst unumgänglichen Aufwand an Devisen für die Transportkosten im Durchfuhrland. Es bleiben lediglich die Umschlagskosten im Seehafen, die in Devisen aufzubringen sind. Die Tatsache einer eigenen tschechischen Binnenflotte kann garnicht hoch genug eingeschätzt werden, wenn man die Aussichten einer Umlagerung des Transits von Hamburg etwa nach Gdynia/Danzig beurteilen will. Der größte Teil des Transits, der von Hamburg auf dem Wasserwege nach oder von der Tschechoslowakei zur Durchführung gelangt, wird kaum von diesem Wege abzuziehen sein. Der Umfang dieser Transite in den letzten zwei Jahren und die Verteilung auf die einzelnen Warengattungen geht aus der Tabelle 3 hervor.

(Tabelle 3)

Wareneingang im Hamburger Hafen aus der Tschechoslowakei auf der Elbe 1933*).

(in t).

Insgesamt 1933 . . .	420 472	Holz	11 893
„ 1932 . . .	618 755	Holzzeugmasse u. Holzmehl	14 693
		Holzwaren und Möbel . . .	1 831
Davon (1933):		Hopfen	148
Baumwolle und Abfälle . .	21	Jute	20
Bier	25	Kaffee, Kakao, Tee . . .	14
Blei und -waren	40	Lumpen	23
Braunkohlen	782	Mehl, Kleie usw.	23 736
Zement	45	Obst, Gemüse, Pflanzen . .	1 483
Chemikalien und Drogen .	6 396	Pflanzenöle und Ölkuchen .	5 664
Düngemittel	2 601	Papier, Pappe usw. . . .	7 859
Eisen und -waren	13 334	Mineralöle	979
Metalle und -waren . . .	845	Melasse	34
Erze und Erden	8 936	Stärke und Kartoffelmehl .	57
Flachs, Hanf, Hede, Werg .	946	Steinwaren, Zement und Gipsplatten	1 034
Garne und Twiste	95	Tabak und -waren	223
Getreide, Hülsenfr. usw . .	81 285	Teer, Asphalt, Wachs, Harz	865
Malz	8 621	Steingut, Porzellan . . .	2 864
Lein- und Ölsamen	260	Wolle und Haare	332
Glas und -waren	52 645	Zucker	150 042
Häute, Leder, Pelze . . .	3 656		

*) Handel und Schiffahrt des Hafens Hamburg.

(Tabelle 3)

Warenversand im Hamburger Hafen nach der Tschechoslowakei auf der Elbe 1933.

(in t).

Insgesamt 1933 . . .	525 867	Kaffee, Kakao, Tee . . .	10 492
„ 1932 . . .	558 176	Lumpen	60
		Mehl und Kleie	7 904
Davon (1933):		Obst und Gemüse	1 985
Abfälle v. Horn u. Häuten .	377	Pflanzenöle und Ölkuchen .	41 340
Baumwolle und Abfälle . .	2 168	Papier und Pappe	1 299
Blei und -waren	5 548	Mineralöle	22 823
Gerbstoffe und Auszüge . .	7 088	Reis	12 071
Chemikalien und Drogen .	7 012	Rüben	200
Düngemittel	42 732	Melasse	2
Eisen und -waren	7 171	Soda	107
Metalle und -waren . . .	3 663	Spiritus	134
Erze und Erden	47 483	Stärke und Kartoffelmehl .	284
Fische, Schaltiere u. Fleisch	2 848	Stein- und Zementwaren .	129
Flachs, Hede, Werg . . .	421	Steinkohlen	3 078
Garne und Twiste	132	Tabak	4 784
Weizen	93 238	Teer, Erdwachs, Harz . . .	14 953
Hülsenfrüchte und Mais . .	540	Wein	664
Lein- und Ölsamen	133 648	Wolle und Haare	1 564
Häute, Felle, Pelze	2 180	Zinkplatten	1 535
Holz- und -waren	16 323	Milch	40
Jute	17 033		

Wenn man also auch nicht erwarten darf, daß es Polen selbst bei günstigsten Tarifgestellungen jemals möglich sein wird, den gesamten Transit des Hamburger Hafens nach Gdynia/Danzig zu ziehen, so braucht man doch nicht anzunehmen, daß der tschechische Transit über Hamburg ohne Interesse für Polen sein muß. Wenn er auch für die polnischen Häfen nicht zu erreichen ist, so besteht immerhin die Möglichkeit, ihn auf die eine oder andere Weise der polnischen Schiffahrt zuzuführen. Diese Frage ist von ganz besonderer Bedeutung, wenn man einen allmählichen Aufbau des polnischen Übersee-Liniennetzes untersucht und die verfügbaren Gütermengen in den einzelnen Richtungen verfolgt. Die tschechischen Güter werden, soweit sie über Gdynia/Danzig zum Transit gelangen, ohne weiteres der polnischen Schiffahrt zur Verladung zufallen können. Aber auch, soweit sie über deutsche Häfen transitieren, muß man sie als für die polnische Schiffahrt erreichbar betrachten. Welche Bedeutung die tschechoslowakische Ausfuhr über Hamburg, die hinsichtlich der Verladungsart in den meisten Fällen dem Willen des tschechoslowakischen Exporteurs unterliegt, auch im Überseeverkehr hat, läßt sich aus der Tabelle 4 leicht entnehmen. Ziffern in dieser Unterteilung sind leider nur für das Jahr 1932 erhältlich; es liegt aber kein Grund zu der Annahme vor, daß sich inzwischen wesentliche Veränderungen in der Verteilung auf die einzelnen Absatzgebiete ergeben haben.

(Tabelle 4)

Die tschechoslowakische Ausfuhr über Hamburg im Jahre 1932 nach Ländern (in t).

Deutschland	2 227
Luxemburg	4 464
Schweiz	9 508
Belgien	51 364
Brit. Mittelamerika	4 572
Bulgarien	183
Dänemark	19 740
Island	2 863
Danzig und Polen	802
Estland	625
Finnland	31 725
Frankreich	27 834
Griechenland	19 225
England	99 381
Irland	47 749
Italien	7 951
Lettland	247
Litauen	4 545
Holland	66 257
Norwegen	47 470
Portugal	3 858
Rumänien	50
Rußland	3 350
Schweden	14 608
Spanien	10 804
Europa insges.	477 406
Abessinien	75
Ägypten	5 870
Brit. Ostafrika	386
Brit. Südafrika	5 477
Brit. Westafrika	4 251
Ehem. deutsches Afrika	410
Algier	557
Tunis	512
Marokko	11 775
Franz. Westafrika	931
Franz. Ostafrika	64
Belg. Kongo	131
Liberia	37
Port. Ostafrika	2 634
Port. Westafrika	2 034
Kanarische Inseln	3 659
Afrika insges.	38 802
Brit. Indien	9 448
Ceylon	626
China	7 747
Franz. Indien	626
Japan	6 278
Holl. Indien	3 255
Palästina	2 976
Persien	6 857
Philippinen	1 972
Siam	550
Türkei	19 931
Asien insges.	75 419
Argentinien	13 748
Brasilien	9 651
Kanada	7 177
Brit. Amerika	518
Chile	712
Columbien	1 673
Cuba	1 880
Mexiko	857
Panama	1 890
Peru	677
San Salvador	329
Uruguay	9 308
Venezuela	2 569
U. S. A.	40 001
Amerika insges.	92 706
Australien	2 881
Neuseeland	372
Ozeanien insges.	3 261
Insgesamt	687 592

Es wurde bereits angedeutet, daß die deutschen sowie die polnischen Häfen mit der Konkurrenz des Triester Hafens zu kämpfen haben. Man wird in der Zukunft bis zu einem gewissen Grade auch mit der Donauflotte zu rechnen haben. Diese Verkehrsrichtung hatte in letzter Zeit eine lebhafte Entwicklung aufzuweisen, was nicht nur für tschechoslowakische, sondern auch für österreichische, ungarische und rumänische Waren von Bedeutung sein kann.

3. Die Entwicklung des Schiffsverkehrs in Danzig und Gdynia.

Der seewärtige Schiffsverkehr in den beiden Häfen des polnischen Zollgebiets Gdynia und Danzig hat in großen Zügen die-

selbe Entwicklung aufzuweisen, die beim seewärtigen Güterverkehr dieser beiden Häfen festgestellt werden konnte. Zählt man den Schiffsverkehr in beiden Häfen zusammen, dann stellt man fest, daß im Jahre 1930 rund 6,2 Mill. NRT in den beiden Häfen angekommen sind, wovon 4,1 Mill. NRT auf Danzig und 2,1 Mill. NRT auf Gdynia entfielen. Bis zum Jahre 1933 hat sich der Gesamtverkehr nicht verändert; Danzig war in diesem Jahr aber nur noch mit 2,8 Mill. NRT am Gesamtverkehr der beiden Häfen beteiligt, während Gdynias Anteil auf 3,4 Mill. NRT gestiegen war. Im Jahre 1934 hat sich diese Tendenz weiter verschärft. Nicht ohne Einfluß auf diese Entwicklung ist der Ausbau der polnischen Linienschiffahrt gewesen, für deren Schiffe natürlich Gdynia als Heimathafen gewählt worden ist. Darüber hinaus hat sich auch der ausländische Linienverkehr, besonders der nach Übersee, in steigendem Maße nach Gdynia konzentriert, während Danzig mehr der Hafen für den Linienverkehr mit den Ostseeländern wie auch für Holzverladungen geblieben ist.

Im Schiffsverkehr des Hafens Gdynia spielt naturgemäß der Ballastverkehr eine erhebliche Rolle, da der Kohlenverkehr die Fahrzeuge nur ausgehend beschäftigt. Immerhin hat sich das Verhältnis mit der wachsenden Bedeutung Gdynias für die Einfuhr nach Polen im Laufe der Jahre außerordentlich gebessert. Während im Jahre 1928 nur rund 20% des eingehenden Schiffsverkehrs aus beladenen Fahrzeugen bestanden, hat sich der Prozentsatz bis zum Jahre 1934 auf mehr als 40% erhöht. Ausgehend ist die Ballasttonnage mit durchschnittlich etwa 20% des Gesamtverkehrs relativ unbedeutend.

Schiffsverkehr im Hafen von Gdynia.

	Eingehend			Ausgehend		
	davon mit		1000	davon mit		1000
Jahr	Schiffe	Ladung	NRT	Schiffe	Ladung	NRT
1928	1108	204	985	1093	971	973
1929	1567	282	1442	1575	1324	1445
1930	2238	618	2030	2219	1684	2014
1931	3144	836	2649	3148	2582	2665
1932	3510	1195	2832	3604	2956	2839
1933	4355	1892	3426	4337	3414	3401
1934	4592	1894	4142	4597	3682	4154

Die stürmische Entwicklung, die der Hafen Gdynia in den Jahren seines Aufbaus gehabt hat, spiegelt sich deutlich in der Zusammensetzung des Schiffsverkehrs aus den Flaggen der einzelnen Schiffahrtsländer wider. Während noch in den Jahren 1926 und 1927 die schwedische Flagge gefolgt von der Frankreichs an erster Stelle stand, hat sich inzwischen das Bild wesentlich erweitert. Schiffe aller Nationen laufen heute den Hafen Gdynia regelmäßig an, und vor allem die polnische Flagge stellt ein großes Kontingent des Gesamtverkehrs dar. Im Jahre 1928 sind nur 120 Schiffe unter polnischer Flagge mit zusammen 100 000 NRT in Gdynia eingegangen, im Jahre 1934 waren es bereits 444 mit rund 470 000 NRT. Dies stellt einen geringfügigen Rückgang gegenüber 1932 dar, in welchem Jahre 447 polnische Schiffe mit 540 000 NRT den Hafen

Gdynia anliefen und damals annähernd 20% des gesamten Schiffsverkehrs bestritten. Infolge der rapide steigenden Wareneinausfuhr über Gdynia mußte die relative Bedeutung der polnischen Flagge am Verkehr des eigenen Hafens zurückgehen, da der Ausbau der polnischen Handelsschiffahrt mit der Entwicklung des seewärtigen Güterverkehrs über Gdynia leider nicht Schritt halten konnte. Im Jahre 1934 beläuft sich daher der Anteil der polnischen Flagge am Schiffsverkehr Gdynias nur noch auf kaum 12%. Den ersten Platz unter den im Hafen Gdynia verkehrenden Schiffen nimmt nach wie vor die schwedische Flagge ein, die sowohl im Linienverkehr nach Gdynia als auch im Kohlentransport von Gdynia seit jeher die größte Rolle gespielt hat. Noch im letzten Jahre entfielen rund 70% des unter schwedischer Flagge einkommenden Verkehrs in Gdynia auf unbeladene Schiffe, die dann mit Kohenladung wieder ausgegangen sind. Die deutsche Flagge, die im Jahre 1934 wieder an die zweite Stelle gerückt ist, nachdem sie in den Jahren seit 1929 durch die polnische Flagge an die dritte Stelle verdrängt worden war, hat nicht die große Bedeutung im Kohlenverkehr wie die Schwedens, denn der Anteil der eingehenden Ballasttonnage beläuft sich hier auf knapp 45%. Dänemark beteiligt sich seit jeher außerordentlich rege an dem Verkehr von und nach Gdynia, und zwar ebenfalls in sehr starkem Ausmaß im Kohlentransport. Der Umfang der Ballasttonnage beläuft sich hier auf rund 60% des eingehenden Verkehrs. Seit 1930 hat die dänische Flagge einen ständigen Zuwachs zu verzeichnen. Einen verhältnismäßig starken Aufschwung hat die englische Flagge im Hafen Gdynia genommen. Noch 1930 war der Verkehr englischer Schiffe ganz unbedeutend, seit 1932 ist er aber rapide gestiegen. Von 1933 auf 1934 hat sich die in Gdynia einlaufende Tonnage unter englischer Flagge von 170 000 auf 346 000 NRT mehr als verdoppelt. Die finnländische Flagge hat einen, wenn auch nicht so starken Zuwachs zu verzeichnen. Dies ist einmal auf umfangreicheren Linienverkehr, dann aber auch auf größere Beteiligung in der Verfrachtung von Massengütern ab Gdynia zurückzuführen.

Eingehender Schiffsverkehr in Gdynia nach Flaggen.
(in 1000 NRT).

Flagge	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Polen	101	142	360	485	541	521	471
Frankreich	140	155	145	48	10	22	27
Dänemark	102	191	190	215	335	372	429
Danzig	5	7	16	13	8	11	24
Deutschland	147	183	267	377	319	513	505
Schweden	230	355	515	719	802	828	895
Norwegen	67	96	129	183	222	266	335
Holland	12	15	3	7	35	49	82
Litauen	1	6	6	13	6	4	6
Lettland	107	102	127	126	84	94	49
England	61	57	61	143	100	170	347
Estland	6	10	23	76	79	55	44
Finnland	7	24	28	81	76	156	220
Vereinigte Staaten	—	77	145	120	128	180	250
Italien	—	7	2	3	18	23	220

Das Bild des Schiffsverkehrs in Danzig unterscheidet sich ganz wesentlich von dem des jungen Hafens Gdynia, weil hier die von früher her bestehenden Handels- und Schiffahrtsverbindungen sich immer noch auswirken. Aus diesem Grunde spielt die deutsche Flagge im Verkehr Danzigs nach wie vor die erste Rolle. Zwar ist der Verkehr im Zusammenhang mit den allgemein rückläufigen Ziffern auch hier seit 1930 stark eingeschrumpft, aber dies trifft gleichmäßig für alle am Danziger Hafenverkehr beteiligten Fahrzeuge zu. An zweiter Stelle steht die dänische Flagge, gefolgt von der Schwedens, Polens, Norwegens und Englands.

Schiffsverkehr im Hafen von Danzig.
(in 1000 NRT).

Jahr	Eingehend	Ausgehend
1913	925	937
1928	4045	4027
1929	3892	3918
1930	4143	4143
1931	4062	4064
1932	2750	2773
1933	2763	2734

Eingehender Schiffsverkehr in Danzig nach Flaggen (in 1000 NRT).

Flagge	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1933 = %
Deutschland	1057	911	1025	810	532	669	24.2
Dänemark	740	714	800	777	499	469	17.0
Schweden	660	721	753	768	501	419	15.2
Polen	106	230	302	261	235	185	6.7
Norwegen	260	247	206	234	146	159	5.7
England	417	271	216	166	116	145	5.2
Griechenland . . .	68	118	111	140	86	140	5.1
Finnland	107	114	137	117	96	135	4.9
Italien	54	66	36	82	119	114	4.1
Frankreich	113	40	41	127	104	75	2.7
Lettland	236	198	310	269	106	69	2.5
Holland	73	67	64	74	59	58	2.1
Estland	23	29	49	101	78	47	1.7
Danzig	56	67	44	40	8	13	0 5
Litauen	10	19	17	17	5	6	0.2
Ver. Staaten . . .	20	31	—	4	—	—	—

Die Bedeutung der beiden Häfen Gdynia und Danzig für den Linienverkehr ist bereits betont worden. Die Unterschiede, die hier zwischen den beiden Häfen bestehen, werden ganz augenscheinlich, wenn man die Liste der regelmäßig von diesen Häfen abgehenden Linien vergleicht. Gdynia hat es verstanden, End- bzw. Anfangshafen für eine Reihe ausländischer Reedereien nach Übersee zu werden, während Danzig — jedenfalls für den Überseeverkehr — eine untergeordnete Rolle spielt. (Tabelle 5.)

Tabelle 5. **Regelmäßiger Linienverkehr ab Gdynia.**

Linie	Reederei
1. Helsingfors-Kotka-Tallinn-Danzig/ Gdynia 1 mal wöchentl.	Zegluga Polska S.A., Gdynia Finska Angfartygs A.B., Helsingfors
2. Gdynia/Danzig-Schweden 1 mal wöchentl.	A.B. Svenska Amerika Linjen, Göteborg
3. Gdynia/Danzig-Schweden 2 mal monatl.	Zegluga Polska S.A., Gdynia
4. Gdynia/Danzig-West-Schweden 2 mal monatl.	Baltic Line, Göteborg
5. Gdynia/Danzig-Helsingborg-Malmö 1 mal wöchentl.	Rederie A/B Egon, Limhamn
6. Gdynia/Danzig-Odense-Aarhus 2 mal monatl.	Kapitän Nygaard, Odense
7. Gdynia/Danzig-Ost-Norwegen 2 mal monatl.	Fred Olsen & Co., Oslo
8. Gdynia/Danzig-West-Norwegen 2 mal monatl.	„Bergenske"
9. Gdynia/Danzig-Memel-Libau-Riga-Tallinn-Helsingfors 10 tägig	Rederie A/B Egon, Limhamn
10. Lübeck-Gdynia/Danzig-Finnische Häfen 10 tägig	Lübeck Linie, Lübeck
11. Gdynia/Danzig/Talinn-Riga-Kopenhagen-Franz. Häfen 2 mal monatl.	Det Forenede Dampfskibs-Selskab A.S, Kopenhagen
12. Bremen-Gdynia-Riga-Danzig 1 mal wöchentl.	D.G. „Neptun", Bremen
13. Gdynia/Danzig-Kopenhagen 1 mal wöchentl.	Det Forenede Dampfskibs-Selskab A.S, Kopenhagen
14. Gdynia/Danzig-Hamburg 2 mal wöchentl.	Johannes Ick, Hamburg Mathies Reederei A.G., Hambg., Ernst Ruß, Hamburg, Zegluga Polska A.S., Gdynia
15. Gdynia/Danzig-Antwerpen-Brüssel-Ostende 1 mal monatl.	Gunstein Stray & Sönns, Farsund
16. Gdynia/Danzig-Antwerpen-Rotterdam 1 mal wöchentl.	Zegluga Polska S.A., Gdynia
17. Gdynia/Danzig-Antwerpen-Rotterdam 2 mal wöhentl.	„Argo" Reederei A.G., Bremen; D.G. „Neptun", Bremen
18. Amsterdam-Kopenhagen-Gdynia/Danzig 1 mal wöchentl.	Koninglijke Nederlandsche Stoomboot Maatschappiz, Amsterdam.
19. Gdynia/Danzig-Hull 1mal wöchentl.	„Polbryt", Gdynia
20. Gdynia/Danzig-London 2 mal monatl.	„Polbryt", Gdynia
21. Gdynia/Danzig-London 2 mal monatl.	United Baltic Corp. Ltd., London
22. Gdynia/Danzig-Leith 1 mal wöchentl.	J. Currie & Co., Leith
23. Gdynia/Danzig-Spanien-Portugal-Span. Marokko-Kanar. Inseln 1 mal monatl.	Oldenburg-Portugiesische D.R., Hamburg
24. Gdynia/Danzig-Westl. Mittelmeerhäfen 1 mal monatl.	Rob. M. Sloman jr., Hamburg Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg
25. Gdynia/Danzig-Kanarische Inseln 1 mal monatl.	I. Lauritzen, Kopenhagen
26. Mittelmeerhäfen-Gdynia/Danzig 1 mal monatl.	Rederiaktiebolaget Svenska Lloyd, Göteborg
27. Mittelmeerhäfen-Gdynia/Danzig 1 mal monatl.	Det Forenede Dampfskibs-Selskab A.S, Kopenhagen
28. Mittelmeerhäfen-Gdynia/Danzig 1 mal monatl.	I. Lauritzen, Kopenhagen

Linie		Reederei
29. Gdynia-Danzig-Levante	1 mal wöchentl.	Svenska Orient Linjen, Göteborg u. Zegluga Polska S.A., Gdynia
30. Gdynia-Nordamerika	2 mal monatl.	Linja Gdynia-Ameryka
31. Gdynia-Nordamerika	2 mal. monatl.	American Scantic Line, Newyork
32. Mexikanische Golfhäfen-Gdynia/Danzig	10 tägig	Wilhelm Wilhelmsen, Oslo; A/F. Svenska Amerika Mexiko Linjen, Göteborg
33. Gdynia/Danzig-Südamerika	1 mal monatl.	Finland-Syd-Amerika Linjen, Helsinki
34. Gdynia/Danzig-Südamerika	1 mal monatl.	Rederi A.B. Nordstjernan, Stockholm
35. Gdynia/Danzig-Südwestafrika	1 mal monatl.	Rederi A.B. Transatlantic, Göteborg
36. Gdynia/Danzig-Australien	1 mal monatl.	W. Wilhelmsen, The Norvegian Africa & Australian Line, Oslo
37. Gdynia/Danzig-Ferner Osten	1 mal monatl.	Alfred Holt & Co., Liverpool, Ellerman & Bucknall, Steamship Co. Ltd., London
38. Gdynia/Danzig-Finnische	Häfen 2 mal monatl.	Deutsch-Finnische Linie, Hambg.
39. Genua-Gdynia	2 mal monatl.	Societa Anonima di Navigazione „Italo-Somala", Genua

III. HAUPTABSCHNITT:

Die Seeschiffahrt.

1. *Allgemeine Lage der Seeschiffahrt.*

Will man die Aussichten der polnischen oder irgendeiner anderen Handelsflotte untersuchen, so scheint es geboten, zunächst den Zustand der Weltschiffahrt einer Betrachtung zu unterziehen, da sich die wirtschaftliche Lage einer einzelnen Handelsflotte stets nach der Gesamtkonjunktur in der Seeschiffahrt richtet und richten muß. Gemäß den Zusammenhängen, die zwischen Welthandel und Weltschiffahrt bestehen, befindet sich die Weltschiffahrt seit 1929/30 in einem Zustand stets verschärfter Krise. Der Umfang der Konjunkturverschlechterung kann dabei nicht nur an dem Maß des Rückgangs der Handelsumsätze gemessen werden, sondern er richtet sich nach dem Unterschied zwischen der Nachfrage nach Schiffsraum und dem Angebot an Tonnage. Hier haben sich aber bereits in den Nachkriegsjahren sehr unterschiedliche Tendenzen entwickelt, ohne daß von einer Krise zu sprechen gewesen wäre. Während nämlich der Weltgüterverkehr zur See nach einer eingehenden Untersuchung des Statistischen Reichsamts sich von 1913 bis 1929 um 19% gesteigert hat (auf die beförderten Mengen bezogen), hatte die Welthandelstonnage dem Raumgehalt nach bereits eine Steigerung von 45% aufzuweisen. Dieser Zuwachs im Raumgehalt der Welthandelsflotte ist aber noch durch die Steigerung der Geschwindigkeiten und Tragfähigkeit sowie durch die Beschleunigung der Abfertigung der Schiffe in den Häfen (verbesserte technische Einrichtungen) erhöht worden; es wird geschätzt, daß die Steigerung insgesamt rund 75% satt 45% beträgt. Einen Maßstab für die tatsächliche Kapazitätssteigerung der Welthandelsflotte bietet die Statistik über den Schiffsverkehr der wichtigsten Länder. Setzt man den ein- und ausgehenden Schiffsverkehr im Jahre 1913 = 100, so erhält man bis zum Jahre 1929 einen Verkehrsindex von 156,7. Der Unterschied gegenüber dem Index des Raumgehalts der Welthandelstonnage, der sich auf 145 beläuft, ist nicht so groß, wie oben geschätzt wurde. Er stellt aber eine Zählung dar, die auf dem tatsächlich bewegten Schiffsraum beruht und daher einen gewissen Anspruch aus Zuverlässigkeit besitzt. In den Jahren der Krise ist nun der mengenmäßige Weltgüterverkehr zur See (immer 1913 = 100 gesetzt) bis auf 89 gesunken. Die Welthandelstonnage hat dagegen nur einen Rückgang von 145 auf 140 erlitten und der Schiffsverkehr ist nur auf 144,6 zurückgegangen. Infolge dieser nicht ausreichenden Verkleinerung des bewegten Schiffsraumes ist der Frachtratenindex erheblich stärker gesunken als der Weltgüterverkehr. Gleichzeitig ist der Ausnutzungsgrad der fahrenden Tonnage, der bereits 1929 nur 76% der Ausnutzung der Tonnage im Jahre 1913 betrug, auf 61,8 gesunken.

Die Strukturwandl. in der Seeschiffahrt	Weltgüterverkehr zur See[1])		Welthandelstonnage[2])		Schiffsverkehr		Frachtraten (Economist)	Ausnutzungsgrad d. fahrend. Tonnage
	Mill. t	%	Mill. BRT	%	Mill. NRT	%	%	%
1913	213,3	100	47,0	100	529,3	100	100	100
1927	234,0	110	65,2	139	703,9	133	109,9	82,4
1928	235,8	111	67,0	143	707,0	133,6	98,8	82,9
1929	252,8	119	68,1	145	829,4	156,7	96,8	75,7
1930	232,9	109	69,6	148	838,4	158,4	79,1	69,0
1931	200,7	90	70,1	149	870,2	147,4	79,6	63,8
1932	176,3	83	69,7	149	710,4	134,2	75,5	61,5
1933	178,1	84	67,9	144	735,7	139,0	74,9	60,0
1934	190,3[3])	89	65,6	140[3])	765,3	144,6	73,5*)	61,8[3])

[1]) Massengüterverkehr von 122 Gütern und Verkehrsstrecken. [2]) Ein- und ausgehender Schiffsverkehr der wichtigsten Schiffahrtsländer. [3]) Schätzung auf Grund von Angaben bis einschl. Oktober. — *) = Durchschnitt aus 10 Mon.

Aus allen diesen Ziffern geht bereits deutlich hervor, daß die Seeschiffahrt im allgemeinen nicht mehr so rentabel wie vor dem Kriege sein kann. Den in der Flotte angelegten hohen Kapitalien stehen verminderte Einnahmen gegenüber, die sich aus dem sinkenden Ladungsangebot und aus den niedrigeren Frachtraten ergeben. Wie die Ziffernreihe über den Ausnutzungsgrad der fahrenden Tonnage beweist, ist es in den Jahren der Krise auch nicht möglich gewesen, den bewegten Schiffsraum durch Auflegungen dem niedrigeren Güterverkehr anzupassen. Den verringerten Frachteinnahmen stehen also neben den starren Kosten auch noch relativ hohe Betriebskosten gegenüber. Die Einzelerscheinungen der Schiffahrtskrise hier aufzuzeichnen, ist nicht Aufgabe dieser Arbeit. Die Lage ist deutlich genug durch die vorstehende Zusammenstellung gekennzeichnet. Immerhin zeigt sich in der allerletzten Zeit eine Wandlung zum Besseren. Der Güterverkehr zur See weist seit Anfang 1933 eine deutliche Steigerung auf. Er ist seit dem Tiefstand im 3. Quartal 1932 bis zum 3. Quartal 1934 um 18% gestiegen und liegt damit ganz bedeutend über der Steigerung des mengenmäßigen Welthandels. Dies ist haupsächlich darauf zurückzuführen, daß der seewärtige Warenverkehr zum überwiegenden Teil aus Rohstoffen besteht, deren handelsmäßiger Umsatz stärker gesteigert wurde als der von Fertigwaren. Auch der Frachtratenindex sowie der Ausnutzungsgrad der fahrenden Tonnage ist im Jahre 1934, wenn auch nur geringfügig, gestiegen. Gleichzeitig haben sich auch die Schiffsauflegungen bemerkenswert verringert. Als günstiges Zeichen für die konjunkturelle Lage in der Seeschiffahrt muß daneben noch die Zunahme der Schiffbautätigkeit gewertet werden. Unberücksichtigt kann hierbei bleiben, daß die Verminderung der Schiffsauflegungen zum Teil auf staatlich geförderte Abwrackaktionen (in Deutschland, Italien, Japan und neuerdings in England) zurückzuführen ist, und daß auch die Schiffsneubauten in gewissem Umfang durch die Gewährung staatlicher Zuschüsse angeregt wurden. Die Tendenz im internationalen Schiffahrtsgeschäft weist jedenfalls eindeutig nach oben.

Zur Konjunkturentwickl. i. d. Seeschiffahrt	Angefangene Schiffsbauten[1])	Schiffsverkehr[2])	Massengüterverkehr[3])	Ausnutzungsgrad der fahrenden Tonnage		Frachtraten n. Economist	Schiffsauflegungen[4]) Welt	hochvalutarische Länder	niedervalutar. Länder
	1000 BRT	Mill. NRT	Mill. t	1927/29 = 100	1913 = 100	1932 = 100			
1932 1. Vj.	80	166,6	38,2	82,9	78,6	99,6	101,0	98,5	
2. Vj.	70	179,1	41,0	81,8	75,3	103,9	103,9	103,8	
3. Vj.	43	186,5	38,4	73,6	71,2	106,5	107,1	106,1	
4. Vj.	84	178,2	40,6	81,4	76,6	90,0	88,0	91,6	
1933 1. Vj.	141	166,7	36,6	78,6	74,9	91,1	84,7	96,3	
2. Vj.	121	185,7	38,0	73,2	70,5	82,7	72,0	91,4	
3. Vj.	111	199,3	42,5	76,1	71,4	65,4	59,3	70,4	
4. Vj.	145	184,0	42,6	82,9	73,8	56,5	54,0	58,6	
1934 1. Vj.	461	174,1	37,0	75,7	73,5	53,1	49,5	56,1	
2. Vj.	273	194,5	43,0	78,9	71,8	44,6	40,6	47,9	
3. Vj.	258	205,3	45,7	79,6	75,9	35,7	35,1	36,2	
Veränderungen in % Jan.-Sept. 1934 gegenüber 1933	+166,9	+2,2	+6,7	+2,8	+2,0	—44,4	—42,—	—45,7	

[1]) Nach Lloyd's Register; Schiffe mit 100 BRT und darüber. — [2]) Ein- und ausgehender Schiffsverkehr der wichtigsten Schiffahrtsländer. — [3]) Massengüterverkehr von 66 Gütern und Verkehrsstrecken. — [4]) Stand am Vierteljahresende.

Obige Tabelle sowie die vorhergehende über die Strukturwandlungen in der Seeschiffahrt entstammen folgender Quelle: Sonderbeilage zu „Wirtschaft und Statistik", herausgegeben vom Statistischen Reichsamt, 14. Jahrgang, 1934, Nr. 23. Die Weltwirtschaft im Jahre 1934 S. 16.

Trotz dieses Umschwungs im Weltgüterverkehr bestehen aber noch die größten Schwierigkeiten für fast alle Schiffahrtsgesellschaften. Dies wird allein durch die Tatsache bewiesen, daß gegenwärtig Vorbesprechungen für die seit langem geplante internationale Schiffahrtskonferenz in London stattfinden. Diese Konferenz soll Mittel und Wege suchen, um das Schiffsraumangebot in der Welt der Nachfrage anzupassen. Damit hofft man, die Frachtratenhöhe soweit beeinflussen zu können, daß die Reedereien ihre Tätigkeit mit einem angemessenen Gewinn fortführen können, und daß sie darüber hinaus in der Lage sind, für den ausgeschalteten Schiffsraum eine entsprechende Verzinsung und Abschreibung beiseite zu setzen. Die Tonnageregulierung soll entweder in der Weise erfolgen, daß ein planmäßiges Auflegen von überflüssigem Schiffsraum stattfindet; die fahrende Tonnage hätte in diesem Fall einen zu fixierenden Beitrag in eine Poolkasse zu zahlen, die aufliegende Tonnage würde aus diesen angesammelten Fonds im Umfang der eingegangenen Beträge entschädigt werden. Eine andere Möglichkeit besteht darin, den überflüssigen Teil der Welthandelsflotte zu verschrotten und die Besitzer dieser Tonnage zu entschädigen. Man spricht dabei von etwa 9 Mill. BRT, für die ein Zuschuß von 4,5 Mill. Pfund Sterling gezahlt werden soll. Dieser Betrag müßte

durch eine Anleihe beschafft werden, deren Verzinsung und Tilgung wiederum durch einen Pool der fahrenden Tonnage sichergestellt werden soll. Die Aussichten dieser Pläne und der gesamten Weltschiffahrtskonferenz können hier nicht untersucht und beurteilt werden; es soll nur auf die Tatsache der bestehenden Dauerkrise in der Schiffahrt und auf ihre Ursachen durch die obigen Ausführungen hingewiesen werden.

2. *Nationale Handelsflotten und Außenhandel.*

Von besonderer Bedeutung für die vorliegende Arbeit, die sich mit den Aussichten der polnischen Handelsflotte beschäftigt, ist aber das, was auf der internalen Schiffahrtskonferenz nicht zur Sprache kommen soll. Dies ist die Tatsache, daß die Schiffahrt sich in einem grundsätzlichen Wandlungsprozeß befindet und immer stärker an die einzelnen Nationalwirtschaften gebunden wird. Diese stärkere nationale Verbundenenheit kommt zunächst in dem immer weiter anwachsenden Schiffahrtsprotektionismus zum Ausdruck. Die Subventionierung der Handelsschiffahrt in vielen Ländern, die in Form von Betriebszuschüssen, Baudarlehen, Reservierung der Küstenfahrt für die eigene Flagge vorgenommen wird, hat stark zu der vorhandenen Übersetzung der Welthandelsflotte beigetragen. Wichtiger ist aber die Tendenz, die zur Verkoppelung des Seetransports mit dem Außenhandel drängt. Wir haben in den vorhergehenden Abschnitten nachgewiesen, welche Erfolge Polen mit seinen Bestrebungen, den eigenen Außenhandel über die polnischen Seehäfen zu leiten, gehabt hat. Ähnliche Bestrebungen bestehen in der ganzen Welt aus dem einfachen Grunde, weil der Umschlag in eigenen Häfen ein wirksames Mittel der Arbeitsbeschaffung, die überall notwendig ist, darstellt, weil aber auch der Umschlag innerhalb der Landesgrenzen keinen Devisenaufwand erfordert. Was liegt nun näher, als diese Bestrebungen von dem Hafenumschlag auch auf den Seetransport auszudehnen, also den Meeresraum, soweit er von nationalen Transporten berührt wird, durch die Tatsache der Verschiffung auf eigenen Fahrzeugen in die Landesgrenzen einzubeziehen. Das Ziel ist leicht zu erkennen, und die Mittel sind für die meisten Länder ebenfalls verhältnismäßig leicht zu erreichen; man braucht nur die Methoden der Handelspolitik auf die Seeschiffahrt auzudehnen und damit den Seetransport aus der Sphäre der „unsichtbaren Dienstleistungen", deren Erfolgsrechnung in der Zahlungsbilanz der einzelnen Länder erscheint, in den „sichtbaren" Handelsvertrag zu verpflanzen. Das größte Schiffahrtsland der Welt, Großbritannien, hat bewiesen, daß dies möglich ist, indem es in seinem Handelsabkommen mit der Sowjetunion einen Passus aufgenommen hat, wonach die Frachtzahlungen der UdSSR. an britische Schiffe ihrem vollen Umfang nach als Aktivposten in den britisch-russischen Handelsvertrag eingesetzt werden sollen. Der Vertrag stellt einen allmählichen Ausgleich der britisch-russischen Handelsbeziehungen zur Bedingung; da der Handel zwischen den beiden Ländern bisher stets sehr aktiv für die UdSSR. verlaufen ist, war eine der zwangsläufigen

Konsequenzen aus dem Abschluß des Abkommens, daß Rußland in ungewöhnlich starkem Umfang zur Charterung britischer Schiffe überging. In Großbritannien wird von Seiten der Schiffahrt die Forderung nach einer Ausdehnung dieses Prinzips auf die Handelsverträge mit allen den Ländern gefordert, deren Handelsbilanz passiv ist; darüber hinaus verlangt man, daß die Fahrt zwischen den Ländern des gesamten britischen Imperiums der britischen Flagge vorbehalten bleibt.

Es ist hier nicht der Ort, die Frage nach der „Berechtigung" der Schiffahrtssubventionen zu stellen oder sie gar lösen zu wollen; die Tatsache, daß ein weitgehender Schiffahrtsprotektionismus besteht, kann jedenfalls festgestellt werden und muß daher als Faktor bei jeder Untersuchung über die Aussichten der Schiffahrt im allgemeinen wie auch im besonderen berücksichtigt werden. Man kann auch nicht über die Tatsache hinwegsehen, daß verschiedene Ursachen zur Förderung der eigenen Schiffahrt drängen, die durchaus nicht immer mit einer machthungrigen und aggressiven Wirtschaftspolitik im Zusammenhang stehen müssen. So haben beispielsweise die Länder mit den höchsten Schiffahrtssubventionen — die Vereinigten Staaten und Frankreich — bisher nicht erreichen können, daß ihre Handelsflotte im eigenen Außenhandel dominierte. Der überwiegende Teil des seewärtigen Güterverkehrs dieser Länder (in beiden Fällen annähernd 70%) wird von fremden Schiffen befördert. Hier ist die Ursache für den Schiffahrtsprotektionismus einmal darin zu suchen, daß die allgemeinen Kosten der Seeschiffahrt so hoch über den vergleichsmäßigen Kosten der Wettbewerber liegen, daß sie keine ernsthafte Konkurrenz auf den freien Frachtenmärkten darstellen können, zum anderen aber darin, daß die Länder aus Gründen der Sicherheit nicht auf das Vorhandensein einer leistungsfähigen Handelsflotte verzichten wollen. Gerade in den Vereinigten Staaten werden die Subventionen für die Handelsschiffahrt immer damit begründet, daß man für einen etwaigen Kriegsfall eine Transportflotte benötigt und sie nicht billiger haben könne als dadurch, daß man in Friedensjahren Subventionen an die nationale Handelsschiffahrt zahlt. In den letzten Jahren hat sich die internationale Wettbewerbslage im Schiffahrtsgeschäft durch die vielfach auseinanderlaufende Währungspolitik der einzelnen Länder stark verschoben. Es sind aus diesem Grunde vielfach Unterstützungsmaßnahmen für die Handelsflotten einzelner Länder vorgesehen worden, die lediglich dem Zweck dienen, die nationale Handelsflotte bezüglich ihrer Unkosten auf eine annähernd gleiche Basis zu stellen, wie sie ihre wichtigsten Konkurrenten in den Ländern mit abgewerteter Währung besitzen.

Alle diese Einzelerscheinungen, die sich auf Umfang und Verteilung der Welthandelsflotte auf die einzelnen Schiffahrtsländer ausgewirkt haben, muß man berücksichtigen, wenn man die Zukunft der Weltschiffahrt im allgemeinen und die Aussichten einer einzelnen — in unserem Fall der polnischen — Handelsflotte untersuchen will. Es muß dabei berücksichtigt werden, daß die Entwick-

lung in den Jahren nach dem Kriege nur zum geringeren Teil von dem protektionistischen Einfluß der Schiffahrtspolitik abhängig gewesen ist. In Wirklichkeit ist der Aufbau weitgehend von den Möglichkeiten des freien Wettbewerbs beeinflußt gewesen. Nur so erklärt es sich, daß etwa die norwegische Handelsflotte sich in den Jahren zwischen 1914 und 1934 um rund 100% erhöhen konnte, daß aber gleichzeitig die französische Handelsflotte trotz der gezahlten ungeheuren Zuschüsse nur um 70% angewachsen ist. Noch deutlicher wird dies, wenn man das Jahrzehnt von 1924 bis 1934 zum Vergleich heranzieht. Es ergibt sich dann, daß die drei skandinavischen Länder Dänemark, Norwegen und Schweden starken Zuwachs zu verzeichnen haben, während die französische Handelsflotte sich nur auf gleichem Stand behauptet hat, die amerikanische sogar einen erheblichen Rückgang aufweist.

Dampf- und Motorschiffstonnage in 1000 BRT.

Länder	1914	1924	1934	Differenz zwischen 1934 und 1914 BRT	%*)
Großbrit. u. Irland	18 892	18 954	17 630	—1 262	—6,7
Britische Dominien	1 632	2 592	2 978	+1 346	+82,5
Dänemark	770	990	1 101	+ 331	+43,0
Frankreich	1 922	3 290	3 260	+1 338	+69,6
Deutschland	5 135	2 872	3 680	—1 455	—28,3
Griechenland	821	757	1 507	+ 686	+83.6
Holland	1 472	2 542	2 612	+1 140	+77,5
Italien	1 430	2 719	2 875	+1 445	+101,0
Japan	1 708	3 843	4 073	+2 365	+138.5
Norwegen	1 957	2 392	3 980	+2 023	+103,4
Spanien	884	1 188	1 164	+ 280	+31,7
Schweden	1 015	1 191	1 597	+ 582	+57,3
Ver. Staaten (See)	2 027	12 431	9 795	+7 768	+382,2
Ver. Staaten (Land-See)	2 260	2 276	2 508	+ 248	+11,0
Andere Länder	3 479	3 477	5 598	+2 119	+60.9
Insgesamt	45 404	61 514	63 358	+18 945	+41,7

*) Lloyd's Register of Shipping.

Ob sich im nächsten Jahrzehnt die Entwicklung in den absolut gleichen Bahnen bewegen wird, muß sehr bezweifelt werden. Die Tendenzen zur „Nationalisierung" der Handelsflotten oder vielmehr des Seetransportes werden sicher einen Einfluß auf die Entwicklung der Flotten der jüngeren Schiffahrtsländer ausüben. Es besteht denn auch schon bei all den Ländern, die über eine große Handelsflotte verfügen, sie aber weniger im eigenen Außenhandel als vielmehr im Seetransport zwischen ausländischen Häfen beschäftigen, eine starke Nervosität hinsichtlich der Zukunft ihrer Schiffahrt. Bezeichnend hierfür sind die Ausführungen eines norwegischen Reeders, dessen Land als extremster Vertreter eines freien und ungebundenen Schiffahrtslandes gelten muß. Die große Sorge um die norwegische Handelsflotte brachte der Reeder Mehling in folgenden Worten zum Ausdruck:

„Im Augenblick leben wir noch in dem seligen Vertrauen, daß wir das beste Schiffsmaterial der Welt besitzen, und daß wir im

Hinblick auf schlechte Frachten mit der übrigen Welt auf gleichem Fuße stehen. Die Lage unserer Schiffahrt sollte deshalb eigentlich keinen Grund zur Beunruhigung und zu trübsinnigen Betrachtungen geben, aber wenn nun einmal Zweifel und Unsicherheit aufgetaucht sind, so ist es schwer, sich davon wieder freizumachen. Der offensichtliche Übergang von der Trampschiffahrt zur Linienschiffahrt zeigt die gegen uns und unser Land gerichtete Tendenz. Man kann allerdings mit Befriedigung feststellen, daß auch die norwegischen Reeder diese Umstellung in der Schiffahrt längst erkannt und mitgemacht haben und dementsprechend Liniendienste über die ganze Welt einrichteten. Um die Linien, die ihre Grundlage in der Ein- und Ausfuhr Norwegens haben, braucht man nicht allzusehr besorgt zu sein, denn sie werden sich voraussichtlich behaupten können. Aber unser Land ist zu volksarm und unsere Handelsflotte zu groß, als daß sie unsere Ein- und Ausfuhr ausreichend beschäftigen könnte. Man muß sich deshalb die Frage vorlegen: welchem Schicksal gehen die Gesellschaften oder Reedereien entgegen, die sich nicht auf die heimischen Transporte stützen können? Werden sie nicht früher oder später in der Luft hängen, und was dann? Jetzt handelt es sich um die Frage, ob wir die in langen Jahren erkämpfte Position halten können. Wir haben leider schon viele Märkte verloren, auf die wir ein Monopol zu haben glaubten. Ich fürchte, daß einmal auch unsere Reeder versagen werden und glaube nicht, daß uns diesmal das Glück günstig sein wird."

Es wäre zweifellos übertrieben, wenn man die Skepsis, die aus den obigen Worten spricht, zum Anlaß nehmen würde, um zu erwarten, daß nun sofort eine radikale Umstellung innerhalb der Handelsflotten vor sich gehen wird. Dieser Prozeß wird vielmehr sehr langwierig sein und erst allmählich in Erscheinung treten. Man muß in jedem Fall auch besonders berücksichtigen, daß in der zukünftigen Schiffahrt die Rolle des Staates keineswegs die eines Reeders sein wird. Die Regierungen wollen vielmehr nur die Voraussetzungen dafür schaffen, daß die nationale Schiffahrt die Möglichkeit eines rentablen Arbeitens erhält; für den Fall also, daß die Schiffahrt einmal aufgebaut ist, soll eine „Privatisierung" stattfinden, wobei die Regierungen weiterhin eine schützende Stellung einnehmen. Dies ist ganz deutlich, wenn man allein die amerikanische Schiffahrtspolitik der letzten fünf Jahre betrachtet. Die ungeheure Staatsflotte, die vom amerikanischen Shipping Board bis ins Jahr 1928 verwaltet wurde, ist inzwischen größtenteils in die Hände vieler Einzelreedereien übergegangen. Man bemüht sich weiterhin in den Vereinigten Staaten, die „Privatinitiative" dadurch zu stärken, daß man die Unterstützungen abzubauen versucht. Dies ist natürlich infolge des Umfangs der einmal im Kriege geschaffenen Regierungsflotte ein sehr schwieriges Unterfangen, man sieht aber, welche ausschlaggebende Rolle im Schiffahrtsgewerbe der privaten Initiative beigemessen wird. Auch die Regierungsflotten fast aller anderen Länder, die im Kriege entstanden waren, sind schleunigst abgebaut und

von privaten Reedereien übernommen worden. Privates Kapital in der Schiffahrt und eine verantwortliche, ungebundene und sachverständige Leitung der Reederei sind Vorbedingungen für den Erfolg jedes Schiffahrtsunternehmens; soweit es sich als notwendig erweist, die nationalen Reedereien zu unterstützen, wird dies von den einzelnen Regierungen vorgenommen werden, aber nicht im Sinne einer vollständigen Übernahme des Reedereigeschäftes, sondern immer nur in der Rolle eines Beschützers; die Geschichte der Regierungsflotten — man denke an Australien — beweist deutlich, daß der andere Weg zu Mißerfolgen und großen finanziellen Verlusten führt. Die Seeschiffahrt ist nicht etwa mit dem Eisenbahnverkehr zu vergleichen. Die Schiffahrt unterliegt den Bedingungen des freien Wettbewerbs im Ausland, die Eisenbahn ist nur im geschützten Inland tätig. Die überseeischen Länder verfügen weder über die technischen noch personellen Voraussetzungen einer großen Schiffahrt, noch sind sie in der Lage, den Aufbau einer entsprechenden Handelsflotte zu finanzieren. Aber alle diejenigen Länder, bei denen die oben genannten Voraussetzungen bestehen — und zu ihnen gehört vor allem auch Polen — werden es sich nicht nehmen lassen, ihre Flotte mindestens im entsprechenden Verhältnis zum Umfang ihres eigenen Außenhandels auszubauen. Der Teil der Seetransporte, der in Zukunft von diesen Ländern „nationalisiert" werden wird, muß also den großen Schiffahrtsländern, die ihn bisher mit ihren Flotten durchführten, fehlen. Sie werden also gezwungen sein, ihre Handelsflotte im entsprechenden Umfang zu vermindern oder neue Tätigkeitsgebiete zu entdecken oder zu erschließen. Welche Spannungen zwischen den Handelsflotten der einzelnen Länder bestehen, wenn man den Umfang der Flotten in Vergleich zum eigenen Außenhandel bzw. zur Bevölkerungsdichte setzt, läßt sich aus folgenden Übersichten erkennen:

Das Verhältnis zwischen der Bevölkerungszahl und nationaler Tonnage (1932).

Staaten	Bevölkerungszahl in 1000	Tonnage in 1000 BRT	Einwohnerzahl auf eine BRT
Norwegen	2 814	4 167	0.6
Gr. Britannien	49 043	19 000	2,6
Holland	7 936	2 765	2,9
Dänemark	3 551	1 168	3.0
Schweden	6 142	1 715	3,4
Griechenland	6 205	1 417	4,4
Lettland	1 900	188	10.0
Estland	1 107	106	10,4
Finnland	3 667	332	11,0
Ver. Staaten	122 775	10 791	11.4
Frankreich	41 834	3 512	11,9
Italien	41 230	3 150	13 0
Deutschland	66 165	4 164	15 8
Belgien	8 092	456	17.9
Spanien	23 903	1 232	19.0
Japan	91 723	4 258	21 3
Jugoslawien	13 931	381	36.5
Rußland	116 047	685	169.5
Polen	32 132	70	459.0

Quellen: Lloyd's Register of Shipping. — Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

Das Verhältnis der nationalen Tonnage, Bevölkerung und Außenhandel nach Ländern (1932).

Staaten	Prozentuale Beteiligung an der Welttonnage 100	Prozent der Bevölkerung in Europa 100	Prozentuale Beteiligung am Außenhandel 100
Großbritannien	29,87	10,0	13,67
Norwegen	6,36	0,6	0,86
Deutschland	6,33	13,3	9,47
Frankreich	5,36	8,3	7,46
Italien	5,09	8,3	2,96
Holland	4,51	1,6	3,32
Schweden	2,58	1,23	1,49
Griechenland	2,24	1,23	0,41
Spanien	1,91	4,8	1,26
Dänemark	1,79	0,7	1,57
Belgien	0,77	1,6	3,32
Jugoslawien	0,55	2,8	0,36
Finnland	0,78	0,7	0,47
Portugal	0,39	1,3	0,31
Lettland	0,28	0,38	0,13
Rumänien	0,01	3,06	0,66
Polen	0,01	6,4	0,84

Quellen: Lloyd's Register of Shipping. — Statistisches Jahrbuch für das Deutsche Reich.

Das Verhältnis der nationalen Tonnage zu dem Umschlag mit folgenden Waren: Getreide, Mehl, Zucker, Kaffee, Tee, Kakao, Butter, Eier, Seide, Wolle, Baumwolle, Tabak, Erdnüsse, Ölsamen, Holz und Holzprodukte aller Art, Kautschuk, Kohle, Mineralöle und deren Produkte, Erze, Eisen, Metalle, Garn aller Art (1932).

Staaten	Empfang und Versand in t	Prozentualer Anteil des Umsatzes	Prozentualer Anteil a. d. Welttonnage
Großbritannien	85 877 358	16,7	29.87
Frankreich	45 555 480	8,8	5,36
Deutschland	39 796 284	7,7	6.33
Belgien	26 752 016	5,2	0.77
Holland	19 980 152	3.7	4.51
Italien	13 962 455	2,7	5,09
Polen	12 159 390	2.37	0,01
Schweden	10 202 623	1.9	2.58
Rumänien	7 929 000	1.5	0,01
Dänemark	6 747 525	1,3	1.7
Finnland	4 562 000	0,9	0,48
Spanien	4 145 752	0,8	1,91
Norwegen	3 393 631	0.66	6.36
Griechenland	1 577 000	0.3	2.24
Portugal	1 413 000	0.27	0.39
Jugoslawien	995 572	0,19	0.55
Lettland	495 000	0,09	0,28

Quellen: Wie bei der vorstehenden Tabelle!

Man sieht, daß die polnische Handelsflotte noch eine sehr starke Vergrößerung erfahren muß, um nur einigermaßen den Vergleich mit den übrigen Schiffahrtsländern aufnehmen zu können. Selbst bei Beschränkung auf den Transport eines angemessenen Teils des eigenen Handels durch die eigene Handelsflotte kann noch eine mehr-

fache Vergrößerung der polnischen Handelsflotte durchgeführt werden. Der gegenwärtige Zeitpunkt ist für derartige Erwägungen offensichtlich nicht ungünstig. Einmal hat die konjunkturelle Lage der Seeschiffahrt, wie oben ausführlicher dargestellt wurde, im Jahre 1934 eine Wendung zum Besseren erfahren. Man erkennt dies auch ganz deutlich, wenn man die Schiffbautätigkeit in der Welt betrachtet. Seit 1932 hat der Umfang der angefangenen Neubauten in der Welt ständig zugenommen, wie aus folgender Übersicht zu ersehen ist.

Angefangene Neubauten und Stapelläufe*) (in 1000 BRT).

	Angefangene Neubauten			Stapelläufe		
	1934	1933	1932	1934	1933	1932
Welt insgesamt	1194,7	517,5	278,0	926,7	479,2	720,3
davon in:						
Großbritannien u. Irland .	520,0	241,8	71,9	460,7	131,3	191,9
Deutschland	148,6	24,6	5,6	72,1	42,0	80,3
Japan	135,5	102,0	49,9	122,0	73,1	52,1
Dänemark	112,0	27,3	19,7	62,6	35,1	19,0
Schweden	82,3	47,0	16,3	49,3	61,4	42,6
Frankreich	45,8	14,7	20,2	16,2	33,3	88,4
Holland	45,3	16,7	21,1	45,7	33,3	25,3
Italien	38,0	1,5	18,1	26,5	16,4	47,0
Ver. Staaten	31,9	19,2	17,7	25,0	9,5	144,9

*) Aus den Vierteljahrsstatistiken zusammengestellt.

Es ist bei Betrachtung dieser Aufstellung zu berücksichtigen, daß der ausgewiesene Umfang der Neubauten zwar ein Mehrfaches von dem darstellt, was im Jahre 1932 beordert wurde, von einer ausreichenden Beschäftigung in der Werftindustrie der Welt ist aber noch keineswegs zu sprechen, denn im Jahre 1929 wurden rund 3 Mill. BRT neu in Auftrag gegeben, und schon damals lag die Neubaukapazität der gesamten Schiffbauindustrie stark über der durchschnittlichen Beschäftigung. Dann muß aber berücksichtigt werden, daß neben diesen rein konjunkturellen Erscheinungen die Entwicklung der polnischen Wirtschaft im allgemeinen die strukturellen Voraussetzungen für die Schaffung einer größeren Handelsflotte bietet. Wir haben weiter oben ausführlich auf die starke Industrialisierung Polens hingewiesen; diese Industrialisierung bedeutet, wie die Wirtschaftsgeschichte des 19. und 20. Jahrhunderts beweist, in jedem Fall eine starke Ausweitung des auswärtigen Handels des industrialisierten Landes. England konnte sich auf Grund seiner Industriewarenausfuhr, die starke Rohstoffzufuhren bedingte, seine große Handelsflotte aufbauen; auch Deutschlands Handelsflotte konnte nur im Zusammenhang mit der Ausdehnung seines Außenhandels die große Bedeutung erlangen, die sie vor dem Kriege in der Weltschiffahrt hatte, und aus diesem Grunde ist auch Polen dafür prädestiniert, seine Handelsflotte organisch mit dem Wachstum seiner Industrie und seines Außenhandels auszudehnen.

3. Die Struktur der Ostseeschiffahrt.

Das Wesen der Ostseeschiffahrt wird dadurch gekennzeichnet, daß die anliegenden Länder in hohem Maße weltwirtschaftlich verbunden sind. Fast in allen Ostseeländern ist der Außenhandel je Kopf der Bevölkerung und auf die Flächeneinheit bezogen größer, als der Durchschnitt des gesamten Welthandels. Dabei geht es ebensosehr um einen Handel, der den Ostseeraum überschreitet, wie auch um einen Austausch von Gütern zwischen den einzelnen, der Ostsee anliegenden Ländern. Nun geht allerdings nicht der gesamte Außenhandel aller Ostseestaaten über die seewärtigen Grenzen; ein gewisser Teil wird auch im Landverkehr abgewickelt. Immerhin überwiegt aber der Seetransport im Außenhandel der Ostseestaaten, weil es sich in der Regel um die Bewegung von Massengütern handelt, die kalkulatorisch betrachtet nur den Seeweg wählen können. Es kommt hinzu, daß die vielen in die Ostsee mündenden Flüsse eine glänzende Transportmöglichkeit für Massengüter vom Inneren der Länder zu den Hafenplätzen darstellen. Dieser Transportmöglichkeit ist es zum großen Teil mit zuzuschreiben, daß die Ausfuhr von Rohstoffen aus dem Ostseegebiet in dem tatsächlich vorhandenen Umfang möglich ist. Wie in dem Hauptabschnitt über den Güterverkehr in den Ostseeländern ausführlich dargestellt worden ist, bestehen starke Unterschiede in dem vorhandenen Güterstrom. Mengenmäßig betrachtet überwiegt im allgemeinen die Ausfuhr aus den Ländern der Ostsee, während nur in Ausnahmefällen (Dänemark und Deutschland) die Einfuhr mengenmäßig eine größere Bedeutung aufweist. Dies ist ohne weiteres erklärlich, wenn man sich der Tatsache erinnert, daß aus den Ländern der Ostsee hauptsächlich unbearbeitete Waren zur Ausfuhr gelangen, daß die Einfuhr aber überwiegend aus industriellen Fertigwaren besteht. Um den notwendigen Ausgleich zwischen Einfuhr- und Ausfuhr w e r t e n mindestens annähernd zu erreichen, müssen die Ausfuhr m e n g e n sehr viel größer sein als die Einfuhr. Der Ostseehandel ist also einseitiger Natur, was für die Schiffahrt von wesentlicher Bedeutung ist; in der Ostseeschiffahrt haben wir aus diesem Grunde des unausgeglichenen Güterstroms mit einem entsprechend großen Anteil des Ballastverkehrs zu rechnen. Die gesamte in der Ostsee eingesetzte Tonnage muß deshalb auch im Verhältnis zur Menge der bewegten Güter sehr viel größer als im allgemeinen sein. Eine andere Bedingung, der die Ostseeschiffahrt in jedem Fall unterliegt, ist die Vereisung. Jährlich wird die Schiffahrt im nördlichen und östlichen Teil des Baltischen Meeres durch Eis gesperrt. Man versucht zwar in den letzten Jahren, die Saison durch den Einsatz immer schwererer Eisbrecher künstlich zu verlängern, große Erfolge sind durch dieses Hilfsmittel allerdings nicht erzielt worden und können es auch nach Lage der Dinge nicht. Für den Stückgutverkehr spielt diese klimatische Erschwerung allerdings nur eine geringe Rolle, denn die größeren Häfen werden entweder so lange als möglich offengehalten, oder der Endhafen wird weiter südlich nach eisfreiem Wasser verlegt. In diesen Fällen wird allerdings ein Weitertransport mit der

Eisenbahn notwendig, der jedoch von den verhältnismäßig leichten Stückgütern mit höherem Wert je Gewichtseinheit getragen werden kann. Die Ausfuhr von Massengütern hört dagegen während der Dauer der Vereisung auf. Auch hier hat die Ostseeschiffahrt also auch mit einem Leerlauf zu rechnen, der zwar seinen Grund nicht in dem unausgeglichenen Handel, sondern in jahreszeitlichen Klimaschwankungen findet, der aber trotzdem für die wirtschaftlichen Erfolge derjenigen Reedereien, die sich lediglich auf das Ostseegeschäft beschränken wollen, von größerer Bedeutung ist. Es hat sich allerdings auf Grund dieser stets wiederkehrenden Schwankungen die Praxis herausgebildet, daß die bevorzugt im Massengutttransport von den Ostseeländern beschäftigten Trampschiffe nach Schluß der Schiffahrtssaison an der Ostsee andere Fahrtgebiete, für die sie ihrer Größe nach geeignet sind, aufsuchen. Im wesentlichen handelt es sich dabei um die Fruchtfahrt vom Mittelmeer und den Kanarischen Inseln, die gerade im Winter ihre größte Bedeutung hat. Insofern ist ein gewisser Risikoausgleich für die Trampschifffahrt der Ostseeländer möglich, immerhin hängt er aber von der konjunkturellen Gestaltung der allgemeinen Frachtenmärkte ab, denn die Fruchttransporte sind in sehr viel stärkerem Maße dem Wettbewerb der Welthandelsflotte ausgesetzt, als etwa die Holztransporte von der Ostsee.

Außer den Faktoren, die sich aus klimatischen und aus wirtschaftsstrukturellen Gründen ergeben, nehmen noch die politischen Grenzziehungen einen ziemlich bestimmenden Einfluß auf die Gestaltung der Schiffahrt in der Ostsee ein. Dies hat sich in der Nachkriegszeit sehr deutlich erwiesen, als Polen als neue Nation an der Ostsee auftrat. Polen hat zwar das Volumen des Ostseehandels ganz bedeutend erhöht, es hat aber dazu beigetragen, die Tonnagebilanz des Güterverkehrs weiterhin ungünstig zu beeinflussen. Durch die Forcierung des Kohlenexports über Danzig und Gdynia ist ein ganz neuer Verkehr in der Ostsee entstanden. Für die dort tätigen Reedereien hat dies aber insofern ungünstige Wirkungen gehabt, als auf Grund dieser Transporte die Möglichkeit der Erlangung von Kohlenrückfrachten von England nach der Ostsee bedeutend verschlechtert wurde. Während in den Jahren vor dem Kriege mit ziemlicher Sicherheit damit gerechnet werden konnte, daß Holztransportschiffe nach Löschung ihrer Ladung in England oder in den kontinentalen Nordseehäfen als Rückfracht eine Kohlenladung von England nach der Ostsee erhalten konnten, hat in den letzten Jahren die Versorgung der Ostseeländer mit polnischer Kohle dies verhindert. Der Ballastverkehr ist also stark angestiegen, und zwar besonders deshalb, weil auch die von Danzig—Gdynia ausgehende Tonnage nach Ablieferung ihrer Kohlenladung in den einzelnen Ostseehäfen keine entsprechende Rückfracht nach ihrem Ausgangshafen finden kann.

Aus den vorgenannten Gründen erklärt es sich, daß die in der Ostsee bereitgestellte Tonnage schon in normalen Zeiten im Verhältnis zum Güterverkehr größer ist, als es durchschnittlich der Fall

zu sein braucht. Es ist deshalb verständlich, daß in den Jahren der Krise der rückläufige Güterverkehr sich für die Rentabilität der Ostseeschiffahrt besonders ungünstig auswirken mußte. Das Überangebot von Tonnage führte zu frühzeitigen und ungewöhnlich starken Rateneinbrüchen, die die Ergebnisse der Ostseereedereien besonders deshalb so ungünstig beeinflußten, weil den verminderten Einnahmen fast starre Ausgaben gegenüberstanden. In der Ostseeschiffahrt können nämlich aus Gründen der kurzen Reisedauer wie auch aus Gründen der befahrbaren Tiefe der Fahrwasser und der Häfen im allgemeinen nur kleinere Schiffe verwendet werden. Die Unkostenrechnungen der Ostseereedereien haben daher zunächst mit relativ hohen — und unveränderlichen — Hafenkosten zu rechnen. Hinzu kommt, daß die fixen Kosten der kleineren Schiffe am Gesamtunkostenetat erheblich höher sind als bei den größeren Einheiten. Nach den Berechnungen von A. Rehder, Hamburg, machen die Heuern, Soziallasten und Verpflegung bei kleineren Schiffen ohne die Berechnung von Amortisationen einen Anteil von etwa 60 % und darüber an den Betriebskosten aus. Bei Schiffen über 2000 BRT sinkt der Anteil dieser festen Kosten bis auf etwa 40 %. Ganz allgemein kann man annehmen, daß diese Kostengestaltung für die Ostseeschiffahrt Gültigkeit besitzt. Wenn man außerdem die Tatsache feststellen muß, daß sich der Wettbewerb der Motorsegler in der Ostseefahrt in den Jahren seit 1929 ständig verstärkt hat, und daß gleichzeitig die Handelsflotten der Ostseeländer einen stetigen Zuwachs aufwiesen, dann ist es kaum verwunderlich, daß sich im Ostseegeschäft zuerst Bestrebungen gezeigt haben, das Tonnageangebot der Tonnagenachfrage anzupassen und dadurch die Frachtraten nach oben zu beeinflussen; es wird hierbei an die seit mehreren Jahren immer wieder versuchten Regulierungen des Tonnageangebotes in der Holzfahrt gedacht, die im letzten Jahr mit der Gründung der „Norwood" ihren bisher deutlichsten Ausdruck gefunden hat. Die Versuche sind zwar samt und sonders gescheitert, sie beweisen aber die besondere Notlage in der Ostseeschiffahrt. Es darf nicht übersehen werden, daß die Beteiligung der einzelnen Schiffahrtsländer am Ostseeverkehr sich seit 1931 unter der Wirkung der vielfachen Währungsabwertungen stark verschoben hat. Die Konkurrenzfähigkeit derjenigen Reeder, deren Heimatland am Goldstandard festgehalten hat, ist gegenüber den Reedereien der Abwertungsländer entscheidend vermindert worden. Am schwersten betroffen worden sind die deutschen und holländischen Reedereien. Auch die von Deutschland zum Zweck des Ausgleichs der Währungsverluste gewährte Reichshilfe für die deutsche Seeschiffahrt hat an dieser Tatsache kaum etwas zu ändern vermocht. Der Wettbewerb der Schiffahrtslinien und Trampschiffe um die Ladungsgüter in der Ostsee hat eine weitere Verschärfung durch den zweifellos vorhandenen Ehrgeiz jedes Ostseelandes, sich eine eigene Handelsflotte aufzubauen, erfahren. Selbstverständlich besteht in jedem Ostseestaate die Tendenz, sich am Transport der eigenen Außenhandelsgüter ausschlaggebend zu beteiligen. Die Folge einer derartigen

Expansion in den nationalen Handelsflotten muß aber zunächst die sein, daß das Schiffsraumangebot steigt, ohne daß zusätzliche Nachfrage geschaffen wird. Die eingeführten Reedereien, die bisher die Transporte von und nach der Ostsee durchgeführt hatten, kämpfen natürlich um die Erhaltung ihres Arbeitsbereiches. Daß dafür auf die Dauer wenig Aussicht vorhanden sein wird, ist versucht worden, in der Einleitung nachzuweisen. Die Entwicklung der Handelsflotten in den einzelnen Ostseeländern geht aus folgender Übersicht hervor:

Die Handelsflotten der Ostseeländer (in 1000 BRT)*).

Länder	1933	1932	1931	1930	1929	1924
Dänemark	1 168	1 181	1 145	1 088	1 056	1 036
Schweden	1 675	1 716	1 705	1 624	1 510	1 255
Finnland	421	332	312	313	298	208
Rußland	843	685	604	532	441	339
Lettland	198	188	207	196	150	46
Estland	126	106	93	72	60	46
Polen	67	70	66	53	—	—
Danzig	256	287	205	135	132	99
Zusammen	4 754	4 565	4 337	4 013	3 647	3 029
Welthandelsflotte insgesamt	67 920	69 734	70 131	69 607	68 074	64 019

*) Lloyd's Register of Shipping.

Zu dieser Zusammenstellung ist zu bemerken, daß die Ostseeflotten der größeren Schiffahrtsländer an der Nordsee statistisch nicht zu erfassen sind. Ein recht bedeutender Teil der deutschen Handelsflotte ist in der Fahrt von und nach den Ostseeländern beschäftigt, gleichzeitig ist hier die englische, holländische und belgische Schiffahrt ebenfalls tätig. Die Entwicklung in den Anteilen dieser Flotten läßt sich leider nicht verfolgen, es ist aber kaum anzunehmen, daß hier seit 1929 etwa größere Steigerungen erfolgt sind. Die einzige Ausnahme kann vielleicht bei der Flotte der kleinen holländischen Motorschiffe eingetreten sein, deren Wettbewerbsfähigkeit so groß gewesen ist, daß sich Neubauten bis in die letzten Jahre hinein gelohnt haben. Immerhin ist auch hier infolge der Währungsschwierigkeiten in der letzten Zeit ein Stillstand eingetreten. Von den Flotten der einzelnen Ostseeländer, die in obenstehender Tabelle enthalten sind, entfällt wiederum ein nicht geringer Teil auf diejenigen Schiffe, die mit dem eigentlichen Ostseeverkehr nichts mehr zu tun haben. Dies trifft besonders auf Dänemark und Schweden zu, aber auch ein größerer Teil der russischen Handelsflotte muß hierher gerechnet werden. Die Danziger Handelsflotte besteht zum überwiegenden Teil aus Tankschiffen der Baltisch-Amerikanischen Petroleumgesellschaft, die zwar Danzig als Heimathafen haben, es aber kaum jemals berühren, sondern in der transatlantischen Erdölfahrt beschäftigt sind. Betrachtet man sich die Ziffern der Handelsflotten der kleineren Schiffarhtsländer an der Ostsee, dann stellt man den oben erwähnten Zuwachs in der Ostseetonnage ohne weiteres fest. Seit 1933 sind weitere Zugänge bei Finnlands, Lettlands und Estlands Handelsflotte eingetreten. Auch

die polnische Handelsflotte, auf die weiter unten ausführlich eingegangen wird, hat seither Zugänge zu verzeichnen.

4. Die Entwicklung der polnischen Handelsflotte.

Wenn man über die polnische Schiffahrt berichten will, dann muß man feststellen, daß von einer eigentlichen polnischen Handelsflotte erst seit etwa 1926 zu sprechen ist. Es ist das Verdienst des damaligen polnischen Handelsministers, E. Kwiatkowski, der polnischen Handelsflotte ihren klaren und lebensfähigen Charakter durch die Gründung des staatlichen Unternehmen „Zegluga Polska" gegeben zu haben. Diese Reederei stellt das Fundament der heutigen polnischen Handelsflotte dar. Die ersten Versuche zur Gründung von Reedereien unter polnischer Flagge sind aber viel älter, älter zum Teil sogar, als der polnische Staat in seiner heutigen politischen Form.

Bereits im August 1918 schrieb das amtliche Blatt „Monitor Polski":

> „Der gegenwärtige Krieg hat erwiesen, welche große Rolle die wirtschaftliche Unabhängigkeit eines Landes bei der Erringung der politischen Unabhängigkeit spielt. In dem Augenblick, wo im polnischen Land das Bestreben herrscht, unser wirtschaftliches Leben möglichst auszubauen, und zwar auf modernen Grundlagen, wo jeder denkende Bürger die Bedeutung unseres wirtschaftlichen Auflebens für unsere politische Unabhängigkeit und Macht einsieht, wird auch die Frage der polnischen Schiffahrt aktuell".

Ein Jahr später sind bereits Verbände gegründet worden, die sich mit der Schiffahrtsfrage beschäftigten. Sie sollten als Grundlage der Flottenentwicklung dienen, sind aber kaum über die Propaganda hinausgekommen. Es fehlte selbstverständlich an Erfahrungen, an Kapital und an Menschenmaterial.

Die große Rückwandererbewegung aus den Vereinigten Staaten, die durch das Entstehen des polnischen Staates verursacht wurde, hat die Polen in Amerika (Buffalo und Chikago) veranlaßt, einige Schiffe vom Shipping Board der Vereinigten Staaten zum Transport der Rückwanderer zu erwerben. So sind zwei Gesellschaften unter amerikanischer Flagge entstanden, welche ihre Dampfer von den Vereinigten Staaten nach Danzig schickten. Da außer den Rückwanderern auch viele Waren aus den Vereinigten Staaten nach Polen zu befördern waren, konnten die Gesellschaften trotz starker ausländischer Konkurrenz verhältnismäßig gute Ergebnisse erzielen. Erst die Inflation in Polen im Jahre 1922 brachte schwere Rückschläge und veranlaßte die Einstellung der Dienste. Man kann diese amerikanischen Versuche kaum als die Geburt der polnischen Schiffahrt ansprechen, denn die Fahrzeuge verkehrten, wie bereits gesagt, unter amerikanischer Flagge und wurden durch die ausländische Firma Steen & Co. bewirtschaftet. Als tatsächliche Gründung der polnischen Handelsflotte könnte man vielmehr die Gründung einiger Reedereien, die in Danzig ihren Sitz hatten, bezeichnen. Es gehörten

dazu die Firmen „Polnisch-Baltische Handelsgesellschaft", „Sarmacya" (finanziert durch südpolnische Banken) und die „Zegluga Polska G. m. b. H.", Krakau. 1922 besaßen diese Gesellschaften zusammen 7 Seeschiffe mit insgesamt rund 7000 BRT. Das größte Schiff, „Hanamet", gehörte der „Sarmacya", es besaß einen Raumgehalt von 3300 BRT und stammte bereits aus dem Jahre 1873. Die Lebensdauer dieser Reedereien war sehr kurz. Es fehlte naturgemäß an Erfahrungen und am Kapital. Es ist daher nicht zu verwundern, daß die Gesellschaften in der allmählich immer schlechter werdenden Konjunktur nicht mehr ihr Auskommen finden konnten. Die Betriebe sind stillgelegt worden, die ersten Unternehmer haben fast ihr gesamtes investiertes Kapital verloren, aber der Anfang zur Schaffung einer polnischen Handelsflotte war gemacht worden. Man darf trotz des wirtschaftlichen Fehlschlages diese Versuche nicht unterschätzen. Trotz der Verluste, die zuerst entstanden sind, ist die polnische Bevölkerung auf die Wichtigkeit einer eigenen Handelsflotte hingewiesen worden. Diese ersten Gesellschaften reichten aus, um die Propaganda für die Schaffung einer besseren Flotte zu betreiben. Man verstand es, den Gedanken populär zu machen, daß nicht nur der freie Zugang zum Meer und der eigene Hafen ausreichend für eine souveräne Wirtschaftspolitik wären, sondern daß darüber hinaus Schiffahrt getrieben werden muß. Der Grundsatz „navigare necesse est" ist in weite Kreise der Bevölkerung eingedrungen und verstanden worden. Gerade die deutsche Geschichte aus der Mitte des 19. Jahrhunderts und die Entstehung der deutschen Überseeschiffahrt bot für Polen ein Beispiel dafür, daß mit starkem Willen und einheitlicher Unterstützung durch das ganze Volk viel zu erreichen ist. Naturgemäß konnte man eine Handelsflotte nicht so schnell aufbauen, wie etwa den Hafen Gdynia oder die Eisenbahnverbindungen dorthin. Es fehlten dazu alle Erfahrungen, da Polen bisher keine seefahrende Nation gewesen ist. Aus diesem Grunde mußte eine umfangreiche Erziehungsarbeit geleistet werden, die man durch Gründung von Navigations- und Seefahrtsschulen durchführte.

Da die ersten privaten Versuche zur Gründung polnischer Reedereien gescheitert waren, und da man von Regierungsseite aus eingesehen hat, daß kaum Aussichten zur Aufbringung des nötigen Kapitals durch private Mittel bestanden, da man vor allem aber auch eine tragfähige Basis für die spätere Entwicklung schaffen wollte, entschloß sich die Regierung 1926, selbst ein Schiffahrtsunternehmen zu gründen. Es wurde die „Zegluga Polska" gegründet, für welche aus dem Besitz der französischen Reederei „Compagnie Annexe d'Armement Maritime" fünf Frachtdampfer von etwa je 3000 t dw. gekauft wurden. Es handelte sich dabei um verhältnismäßig neue, in Frankreich gebaute Schiffe, die ihrer Bauart nach aber nur zu Trampfahrten geeignet waren. Zunächst sind diese Schiffe auch in die Trampfahrt eingesetzt worden, und zwar wurden überwiegend Kohle, Holz, Erze, Düngemittel und Eisenschrott befördert. Im Jahre 1928 sind dann noch zwei Trampschiffe in England gebaut worden.

Man war sich in Polen von vornherein darüber klar, daß die Leitung einer Schiffahrtsgesellschaft nicht durch eine Behörde vorgenommen werden kann, wenn man einen wirtschaftlichen Erfolg erzielen will. Aus den kostspieligen Experimenten fremder Staaten mit ihrer Staatsschiffahrt hatte man gelernt, daß man in der Schiffahrt stets mit heftigen Konkurrenzkämpfen zu rechnen hat und daher anders kalkulieren muß, als etwa bei der Einrichtung einer Eisenbahn, die immer mehr oder weniger monopolartigen Charakter besitzt. Die Organisierung der polnischen Reederei mußte also, so weit irgend möglich, elastisch gestaltet werden. Es wäre an sich natürlich möglich gewesen, ausländisches Kapital für die Gründung einer Reederei unter polnischer Flagge zu interessieren. Es stand aber zu befürchten, daß eine solche Reederei so weitgehend konzessioniert werden mußte, daß für später zu gründende rein polnische Unternehmungen keine Entwicklungsmöglichkeit mehr übergeblieben wäre. Da man sich die großen Möglichkeiten zum Aufbau einer Handelsflotte unter polnischer Flagge nicht zerstören wollte, hat man davon abgesehen, die Hilfe des Auslandes heranzuziehen. Man ist in Polen immer sehr optimistisch hinsichtlich der Zukunft der nationalen Handelsflotte gewesen. Dieser Optimismus gründet sich einmal auf die Erkenntnis, daß der eigene Außenhandel umfangreich und beeinflußbar genug ist, um einer eigenen Flotte Beschäftigung zu bieten und weiterhin auf die Zuversicht, daß der polnische Außenhandel sich gegenwärtig noch im Stadium der Expansion befindet. Die polnische Wirtschaft ist heute noch in ständiger Ausdehnung mit starker Industrialisierung begriffen; die Geschichte lehrt, daß einer solchen Industrialisierung in der Regel ein Aufschwung folgt, und diese zukünftigen Aussichten für einen stärkeren Außenhandel stellten die Hoffnung der polnischen Schiffahrt dar. Der Verkehr mit den Trampdampfern hat sich verhältnismäßig gut entwickelt, trotz größerer Schwierigkeiten. Die Leitung der Reederei wollte sich aber mit diesen Ergebnissen allein nicht zufrieden geben. Der erste Direktor des Unternehmens, J. Rummel, war sich darüber klar, daß mit einem reinen Trampschiffahrtsunternehmen niemals dem Ausfuhrhandel Polens gedient sein könne; diese Rolle mußte von Liniendiensten übernommen werden. Er schrieb:

„Wenn Gdynia nicht ein Zentrum für polnische reguläre Schiffahrtslinien wird, ein Punkt, von welchem außerdem viele ausländische Linien ausgehen, so wird der Handel nie nach Gdynia kommen, er wird vielmehr zu einem anderen Hafen mit größerem Liniennetz abwandern. Ausländische Linien oder Linienreedereien, welche unter fremden Einfluß stehen, werden Polen nie gut bedienen, und es wäre unvorsichtig, sich nur auf solche Verbindungen zu verlassen. Wie uns die langjährigen Erfahrungen in allen anderen Ländern zeigen, sind es nur die eigenen Schiffahrtslinien, welche ähnliche Bedeutung für die wirtschaftliche Erschließung eines Landes haben, wie etwa eine neue Eisenbahnlinie“[1]).

[1]) Juljan Rummel: „Morskie Zagadnienia Polski“.

Anfang 1929 trat eine Kommission zusammen, welche ein Gutachten über die weiteren Möglichkeiten für den Ausbau der nationalen Handelsflotte ausfertigte. Die Bedeutung des eigenen Liniennetzes war schon damals allgemein bekannt; das Gutachten fängt daher mit folgenden Sätzen an:

„Es kommt endlich die Zeit, wo das staatliche Unternehmen „Zegluga Polska" die Aufgaben realisieren muß, für die es geschaffen worden ist. Die Reederei muß den Weg für den polnischen Überseehandel bereiten. Dieses Ziel ist in vollem Umfang nur durch reguläre Schiffahrtslinien erreichbar, durch Einrichtung fester Verbindungen mit unseren wichtigsten Absatz- und Versorgungsmärkten, mit Ländern, nach denen unsere Auswanderer reisen. Von Wichtigkeit ist auch die Verbindung mit denjenigen Häfen, von welchen jetzt bereits umfangreiche Linienverbindungen zu allen Plätzen der Welt bestehen. Der erste Schritt dazu ist die Gründung der „Polnisch-Britischen Schiffahrtsgesellschaft", welche mit ihren vier Dampfern einen regelmäßigen Dienst mit England unterhält. Dieser Gründung müssen viele andere Maßnahmen gleicher Art folgen. Es erwartet unsere junge Kauffarteiflotte sehr schwere Arbeit mit großen Kosten und größerem Unternehmerrisiko. Vielleicht wird sie sogar von Anfang an Täuschungen und Schwierigkeiten unterliegen, bevor der Handel, der immer der Flagge folgt, die mageren Jahre mit den fetten belohnt"[2]).

Als schon grundsätzlich die Frage der Linienreederei bejaht worden war, war zu entscheiden, in welcher Weise diese Linien gestaltet werden sollten. Sollte man zunächst Zubringerlinien einrichten und die Handelsflotte so ganz organisch wachsen lassen, oder sollte man gleich zur Gründung eines umfassenden Überseeliniennetzes übergehen? Man hat sich für das erstere entschieden, wobei sowohl technische als auch finanzielle Gründe eine wichtige Rolle gespielt haben. Es wäre zu weitgehend, hier zu untersuchen, was richtiger gewesen wäre. Dr. Schulz-Kiesow schrieb darüber folgendermaßen:

„Unsere Erfahrung lehrt, daß eine große Nation gut tut, wenn sie in ihrem Bestreben, die nationale Schiffahrt zu entwickeln, zunächst das europäische Liniennetz ausbaut. Daran anschließend entwickeln sich dann organisch nationale Überseereedereien"[3]).

Als erste regelmäßige Linie der Zegluga Polska ist die baltische Linie nach den Randstaaten und nach Finnland gegründet worden. Man hat zu diesem Zweck die Dampfer „Tczew" und später „Chorzów" aufgekauft. Dabei wurde ein Dampfer in die Fahrt nach Finnland eingesetzt und der kleinere Dampfer „Tczew" in die Fahrt nach den Randstaaten. Die ursprünglichen zwei gesonderten Dienste wurden dann aber bald zusammengelegt. Heute fährt die Zegluga Polska nach Estland und Finnland in Gemeinschaftsdienst mit der

[2]) Juljan Rummel: Program rozwoju Zeglugi Morskiej w Polsce.

[3]) Privatdozent Dr. Schulz-Kiesow: „Die Bedeutung und die Möglichkeiten der Zusammenarbeit zwischen den Häfen, der Seeschiffahrt und des Handels Polens und Deutschlands." Zeitschrift: „Zegluga", Januar 1935.

Finska Angfartygs A. B. Der Gedanke, daß die Häfen des polnischen Zollgebiets später Basishäfen für den Güterumschlag nach den Ostseestaaten werden sollten, war die Veranlassung zur Gründung gerade dieser Linie nach dem Osten. Man wollte dadurch die vielen Güter, die bisher in westeuropäischen Häfen nach Finnland und den Randstaaten umgeschlagen wurden, zum Umschlag nach Gdynia ziehen. Diese Bestrebungen mußten natürlich darauf bauen, daß Gdynia der Endpunkt direkter Überseeverbindungen würde. Tatsächlich hat die Entwicklung des Linienverkehrs nach Gdynia und Danzig diese Erwartungen gerechtfertigt, denn heute besitzt der Hafen Gdynia allein etwa 40 Linienverbindungen.

Als zweite regelmäßige Linie der Zegluga Polska wurde Ende 1931 die Verbindung nach Rotterdam eröffnet, die Anfang 1932 durch die Linie nach Antwerpen ergänzt wurde. Zunächst sind die Verbindungen nach diesen beiden Häfen mit den Dampfern Chorzów und Tczew durchgeführt worden. Aber schon 1931 wurden zwei Neubauten mit Eisverstärkungen für diesen Dienst in Dänemark in Auftrag gegeben. Durch den Zollkrieg mit Deutschland und besonders durch die gesetzliche Diskriminierung der deutschen Häfen seit 1930 hat sich fast der gesamte früher über Hamburg abgewickelte Transithandel nach Polen auf Holland und Belgien verzogen. Die Abwanderung des Verkehrs von den deutschen Häfen nach Holland und Belgien ist bereits in den vorhergehenden Darlegungen ausführlich beschrieben worden. Dieser an sich ungesunde Zustand hat sich jedoch für die polnischen Liniendienste außerordentlich günstig ausgewirkt. Die Gütertransporte der Zegluga Polska im Verkehr zwischen Rotterdam, Antwerpen und Gdynia haben einen ständigen Zuwachs zu verzeichnen. Der Verkehr auf diesen beiden Linien ist in den letzten Jahren noch besonders durch den in Polen sehr wirksamen Judenboykott gegen deutsche Häfen gewachsen, was einen weiteren Gewinn der Zegluga Polska im Gefolge hatte. Der früher bestehende Wettbewerb zwischen den auf gleicher Route verkehrenden deutschen Reedereien („Argo" und „Neptun") und der Zegluga Polska ist Anfang 1934 durch eine Verständigung beigelegt worden.

Nachdem im Frühjahr 1934 endlich eine Entspannung in den deutsch-polnischen Wirtschaftsbeziehungen eingetreten ist, sind die Kampfmaßnahmen gegen die deutschen Seehäfen von Polen beseitigt worden. Infolgedessen hat die Zegluga Polska einen regelmäßigen Dienst nach Hamburg eingerichtet. Bald darauf ist die Zegluga Polska in den bestehenden Pool der deutschen Reedereien für den Verkehr von Hamburg nach Gdynia (Ernst Ruß, Johannes Ick, Mathies Reederei A. G. und Sartori & Berger) eingetreten. Die enge Zusammenarbeit in diesem Wertpool hat sich für die Zegluga Polska nicht so günstig ausgewirkt, wie ursprünglich erwartet wurde. Die Hoffnung, daß Hamburg wieder eine beherrschende Stellung im Umschlag von und nach Polen einnehmen würde, hat sich bisher jedenfalls nicht verwirklicht. Es wäre zu schwierig, hier zu untersuchen, welche Gründe alle dafür maßgebend sind. Deutsche Güter für den Export nach Polen oder polnische Waren für den Verbrauch

in Deutschland spielen in diesem Verkehr eine verhältnismäßig geringe Rolle. Es wäre vielleicht übertrieben, anzunehmen, daß lediglich die ungünstige Quote der Zegluga Polska in dem Pool die Ursache dafür ist, daß der Verkehr von Hamburg nach Gdynia bisher so wenig zugenommen hat. Es müssen vielmehr andere Gründe dafür ursächlich sein, die man Anfang 1934 bei den Poolverhandlungen noch nicht übersehen konnte. Es wäre eine besondere Aufgabe, zu untersuchen, was für die deutsche und besonders die Hamburger Wirtschaft günstiger gewesen wäre: den Transit und Umschlag über den Hafen mit allen Mitteln zu stärken, oder vielmehr darauf zu beharren, die Beförderung der anfallenden Ladungen überwiegend unter eigener Flagge abzuwickeln.

Der Pool in der Fahrt von Hamburg nach Gdynia hatte anfangs mit größeren Schwierigkeiten zu kämpfen. Zunächst wurde eine Outsider-Linie des Schuhproduzenten Bata gegründet, die mit einem kleinen Dampfer eine Verbindung zwischen Hamburg und Gdynia aufrecht erhielt. Dieses Schiff hat nicht nur die Rohstoffe für die Bata-Werke befördert, sondern Stückgüter zur Komplettierung der Ladung zu sehr gedrückten Frachtraten aufgenommen. Nach langwierigen Verhandlungen ist es den Pool-Reedereien gelungen, diesen Wettbewerb auszuschalten. Die zweite viel wichtigere Konkurrenz für die Pool-Reedereien stellten die vielen Motorsegler dar, die im deutschen Küstenverkehr bis hinauf nach den polnischen Häfen tätig sind. Der Rückgang der Massengutladungen im Zusammenhang mit dem ständigen Anwachsen der Motorseglerflotte bewirkte, daß diese aus dem eigentlichen Tätigkeitsbereich, der Verladung von Massengütern, zur Verladung und Beförderung von Stückgütern übergingen und damit den Tourenreedereien erheblichen Wettbewerb bereiteten. Dieser Kampf verschärfte sich noch dadurch, daß die Linienreedereien dazu übergingen, Massengutladungen in größerem Umfang als bisher einzuwerben. Selbstverständlich wurde dadurch das Ratenniveau sehr stark gedrückt, so daß große Verluste entstanden. Der Wettbewerb wäre sehr bald zum Stillstand gekommen, da er beiden Gegnern starke Verluste eingebracht hat, wenn nicht außerordentliche Unterschiede zwischen den Kosten der beiden gegnerischen Gruppen bestehen würden. Man kann die beiden Gruppen ihrer ganzen Art nach kurz folgendermaßen unterscheiden:

1. Schiffe, das heißt Dampfer und full-powered Motorschiffe (Reederei-Schiffe, die tarifgebunden sind; Tarifheuertafel + Verpflichtung 8-Stundentag + Verpflichtung Überstundenabgeltung + Benutzung von Hafenarbeitern für Laden und Löschen; letzteres 2 RM per 1000 kg).
2. Tarifungebundene Schiffe, das heißt Motorsegler, aber auch nur solche, die vom Besitzer selbst als Kapitän gefahren werden. (Es existiert eine Erfahrungsheuer: Kapitän 150 RM, Steuermann 100 RM, Bestmann 80 RM, Matrose 50 RM, Leichtmatrose 30 RM, Junge 15 RM.) Keine Überstundenbezahlung. Die Mannschaft ist verpflichtet, das Laden und Löschen selbst ohne Mehrvergütung zu leisten.

Das Unkostenverhältnis 1 und 2 steht ungefähr wie 465 : 100 %. Dieser Prozentsatz hat die Reedergruppe veranlaßt, laufend bei der deutschen Regierung Protest einzulegen, denn für jeden Sachverständigen liegt klar auf der Hand, daß, da die Motorsegler die gleichen Rechte in bezug auf Fahrten hatten, die alteingesessenen Tourenreedereien vollkommen durch die Motorsegler mit der Zeit unterminiert und zum Erliegen gebracht werden. Der Ratenkampf zwischen Gruppe 1 und 2 hat jahrelang an der deutschen Küste das Ratenniveau auf einen Tiefstand gebracht, so daß nicht nur die Gruppe der Motorsegler total verschuldet wurde, sondern auch die Gruppe der Reeder.

Durch Initiative seitens der Reeder sind dann folgende Forderungen gestellt worden:

entweder die Gruppe der Motorsegler, das heißt tarifungebundene Schiffe, erhält die gleichen Heuerverpflichtungen und Verpflichtung, Hafenarbeiter zu nehmen, wie die Gruppe der Reeder-Schiffe; alsdann hat die Gruppe der Motorsegler auch die gleichen Rechte in bezug auf Linienfahrtbetreibung;

oder

die Gruppe der Motorsegler verpflichtet sich, lediglich Bulk-Ladung zu fahren und das Stückgut den Linien-Reedereien zu überlassen.

Die Motorsegler haben sich zu letzterem entschlossen, und hieraus resultiert der Vertrag, den die vereinigten Pool-Reedereien von Hamburg mit dem Verband deutscher Küstenschiffer, als Verband der gesamten deutschen Motorsegler, am 26. Juni 1934 geschlossen haben. Das Fahrtengebiet des Vertrages umfaßt die Tourlinien Hamburg / deutsche Ostsee und zurück und Bremen / Kiel / Stettin. Die Frage, weshalb z. B. von Stettin nach Königsberg kein derartiger Vertrag zwischen der Gruppe der Tourreeder und der Gruppe der Motorsegler vorliegt, und weiter von Bremen nach Danzig / Gdynia und Königsberg, kann dahin beantwortet werden, daß hier die Tourverhältnisse anders liegen, weil auf diesem Fahrtengebiet fast ausschließlich Stückgut fehlt und nur Bulk-Ladung gefahren wird. Tourreeder sowie Motorsegler halten sich in diesem Tourliniengebiet an Mindestfrachten.

Dieser Vertrag, der Mitte 1934 geschlossen worden ist, gilt für das gesamte deutsche Küstengebiet und für die Häfen Gdynia und Danzig. Außerdem enthält er eine genaue Bezeichnung der Massengüter und stellt die Mindestfrachtraten fest. Diese genaue Definierung der Massengüter ist erstmalig vorgenommen worden und kann daher für spätere ähnliche Verträge von Bedeutung werden.

Der Umfang des Verkehrs von Motorseglern in den Häfen Danzig und Gdynia ist nicht genau festzustellen, da keine besonderen Statistiken über die ankommenden Schiffsarten geführt wurden. Immerhin ergibt sich aus den Ziffern über die Zahl und den Raumgehalt der eingehenden deutschen, holländischen und dänischen Fahrzeuge in beiden Häfen, daß der Wettbewerb dieser kleinen und billigen Fahrzeuge auch in Danzig und Gdynia in den letzten Jahren

außerordentlich stark angestiegen ist. Da unter polnischer Flagge bisher noch kaum welche Motorsegler fahren, hat dies für die polnische Handelsflotte vorerst nur die Bedeutung eines auch sonst bestehenden Wettbewerbs ausländischer Fahrzeuge. Es ist aber anzunehmen, daß sich in der Zukunft auch Polen mit eigenen Fahrzeugen an diesem Verkehr beteiligen wird, da hier große Möglichkeiten für die Arbeit des Privatkapitals vorhanden sind. Die Schwierigkeiten bei der Schaffung dieses Zweiges der Schiffahrt liegen in dem Fehlen einer polnischen Küstenfahrt. Außerdem fehlt in Polen der Typ des „Schiffers", der gleichzeitig Reeder und Kapitän ist und seine Familienmitglieder am Bord beschäftigt. Aus diesen Gründen kann sich eine Motorseglerflotte in Polen nur sehr langsam entwickeln.

Größere Möglichkeiten der Betätigung von Motorseglern wären gegeben bei dem Ausbau des Weichselhafens in Tczew. Diese Frage ist seit einiger Zeit Gegenstand von Erörterungen der zuständigen Stellen in Polen.

Ende 1934 ist durch die Zegluga Polska die Verbindung nach Stockholm geschaffen worden, und zwar unter Verständigung mit der Svenska Amerika Linjen A. B., und Mitte 1935 ist eine regelmäßige Verbindung mit Memel und Riga eingerichtet worden.

Als sechste und bisher die letzte Linie der Zegluga Polska ist im August 1935 die Lewantelinie geschaffen worden. Hier ist die Zegluga Polska in diesen Dienst von der Svenska Orient Linjen A. B. Göteborg aufgenommen worden, welche diesen Verkehr von Gdynia-Danzig seit einigen Jahren aufrecht erhielt. Zegluga besitzt bis jetzt noch keine, für diesen Dienst geeignete Fahrzeuge, und vorläufig sind zwei Dampfer von der Svenska Orient Linie gechartert worden. In kurzer Zeit aber wird man Bauaufträge geben, was im Zusammenhang mit dem Ausbauprogramm der polnischen Handelsflotte steht. Der Handel zwischen Polen und der Levante, besonders Palästina, entwickelt sich immer stärker, und man ist in Polen allgemein der Meinung, daß diese Linie sehr gute Zukunftsaussichten hat.

Im Frühjahr 1935 sind zwei neue Fahrzeuge von je etwa 1500 t dw. für die Zegluga in England erbaut worden, aber damit ist der Mangel am Schiffsraum, der die Zegluga Polska zwingt, immer neue fremde Fahrzeuge zu chartern, was mit der Einrichtung von neuen Schiffahrtslinien im Zusammenhang steht, noch lange nicht beseitigt worden.

Allerdings befindet sich die Betätigung in der Linienschiffahrt in ständigem starkem Aufstieg, während die Beförderungsleistung in der Trampschiffahrt größeren Schwankungen unterworfen war und in den letzten Jahren auch rückgängig gewesen ist. Daraus darf aber keineswegs geschlossen werden, daß die Zegluga Polska sich vollständig aus dem Trampgeschäft zurückziehen wird. Die Ursache der verminderten Beschäftigung der im Besitz der Zegluga Polska befindlichen Trampdampfer, von denen zeitweise eine größere Zahl aufgelegt werden mußte, ist vielmehr darauf zurückzuführen, daß in Polen noch heute ein relativ hoher Heuertarif besteht. Dadurch

ist die Wettbewerbsfähigkeit der polnischen Trampschiffahrt so stark verschlechtert, daß die Auflegung der Fahrzeuge notwendig wurde. Inzwischen ist hier eine große Änderung eingetreten, und die nachstehenden Statistiken beweisen, daß die Zegluga Polska wieder, obwohl in geringerem Maße, das Trampgeschäft aufnehmen konnte.

Die Entwicklung bei der Zegluga Polska kann man in drei größere und bedeutungsvollere Abschnitte unterteilen. Von 1927 bis etwa zum Jahre 1929 wurden die ersten tastenden Versuche gemacht, sich überhaupt in die Schiffahrt einzuschalten. Diese Zeit muß als Pioniertätigkeit angesehen werden, die nur unter den größten Schwierigkeiten durchgehalten werden konnte. Mit der Begründung der ersten Linien im Jahre 1929 bis zum Jahre 1932 trat eine Erstarkung und Gesundung der Reederei ein, die schließlich den Zeitpunkt für gekommen erscheinen ließ, die Reederei aus der unmittelbaren Verbindung zum Staat zu lösen. Damals wurde die Zegluga Polska in eine Aktiengesellschaft mit dem Namen „Zegluga Polska S. A., Gdynia" umgegründet. Die Aktien gehören allerdings noch dem Staat, aber die neue Rechtsform ermöglicht eine leichtere Überführung in privaten Besitz. Gleichzeitig ist die Leitung der Zegluga Polska elastischer und unabhängiger in ihren Entscheidungen geworden; früher war der immerhin schwierige Weg der Bürokratie zu überwinden. Ab 1932 ist also die Zegluga Polska nominell selbständig und praktisch ein lebensfähiges Unternehmen geworden. Die freie Wirtschaftsform wurde besonders auch deshalb notwendig, weil seit dieser Zeit die Zegluga Polska den Rahmen der reinen innerwirtschaftlichen Bedeutung dadurch gesprengt hat, daß sie als gleichberechtigter und vielfach bedeutungsvoller Partner in zahlreiche internationale Schiffahrtskonferenzen und Pools eintrat. Durch diese Konsolidierung der Verhältnisse bei der Zegluga Polska ist diese Reederei in der Lage, sich mehr als bisher den Aufgaben zu widmen, die ihr von vornherein zugedacht gewesen sind.

Ende 1928 ist die Polnisch-Britische Schiffahrtsgesellschaft gegründet worden und wird als selbständige Reederei geführt. Die Fahrzeuge der Gesellschaft sind von der Ellerman Wilsons Linie, Hull, übernommen worden; sie blieb ursprünglich mit einem Anteil von 25 % am Kapital beteiligt, inzwischen ist dieser Anteil aber zurückgegangen. Mit vier Dampfern ist ein regelmäßiger Passagier-Fracht-Dienst nach London und Hull aufgenommen worden. Die Gesellschaft ist in ihrer Tätigkeit relativ erfolgreich gewesen, vor allem, weil sie als Basis den starken und stets wachsenden Warenaustausch zwischen Polen und England besaß. Es ist der Polnisch-Britischen Schiffahrtsgesellschaft gelungen, sich eine überragende Position im Export von Polen nach England zu sichern. Dies wird deutlich, wenn man die Transporte einzelner Waren durch die Polnisch-Britische Schiffahrtsgesellschaft nach England mit dem Gesamtexport Polens nach England vergleicht.

Export nach England 1933 (in tons).

Ware	Mit Pol. Brit.	Insgesamt
Bacon	30 884	44 527
Eier	5 809	10 022
Holz	15 914	568 289
Parafin	3 600	12 597
Gerste	1 046	5 117

Außerdem werden Zucker, Getreide und fast alle anderen Arten landwirtschaftlicher Erzeugnisse ausgeführt. In umgekehrter Richtung wird überwiegend Stückgut befördert. 1932 hat man den Schiffspark der Reederei durch zwei in Dänemark gebaute Fahrzeuge („Lwow" und „Lublin") modernisiert. Beide Schiffe haben eine Tragfähigkeit von etwa 2000 t dw. und bedienen heute mit wöchentlichen Abfahrten die Linie von Gdynia nach Hull, und zwar mit Durchfahrt durch den Sund. Die Linie nach London wird jetzt nur zweimal im Monat bedient, und zwar mit dem neuen in England gebauten Dampfer „Lech". Die geringe Besetzung des Dienstes nach London ist dadurch ermöglicht worden, daß seit Mitte 1933 eine Verständigung mit der United Baltic Corporation, London, erzielt wurde. Diese englische Reederei läßt eins ihrer Fahrzeuge, das ebenfalls mit Kühlräumen und Passagiereinrichtungen versehen ist, auf der Route London—Gdynia verkehren. Nachdem Anfang 1935 ein neuer Handelsvertrag zwischen Polen und England zustande gekommen ist, ist die Zusammenarbeit zwischen der „Polbryt" und der genannten englischen Reederei weiter aufrechterhalten.

Im Frühjahr 1935 ist eine dritte Linie der Polnisch-Britischen Schiffahrtsgesellschaft eingerichtet worden, und zwar eine zweiwöchentliche Verbindung nach Le Havre. Diese Linie soll hauptsächlich Beförderung von Emigranten von und nach Frankreich dienen und wird durch den Dampfer „Warszawa" bedient. Für Güterbeförderung hat diese Linie nur kleine Bedeutung.

Die dritte wichtige Linienreederei Polens ist die „Gdynia-Ameryka Schiffahrtslinien S. A.", die mit ihren Fahrzeugen einen Auswandererdienst nach Nordamerika unterhält. Diese Reederei ist 1930 gegründet worden, und zwar gemeinsam von der Zegluga Polska und der dänischen Ostasiatiske Kompanjet. Es wurden drei Dampfer von der Baltic-American-Line, Tochtergesellschaft der Ostasiatiske, gekauft, und zwar die „Polonia", „Lithuania" und „Estonia". Die beiden letzteren Schiffe wurden umgetauft, und zwar erhielten sie die Namen der polnischen Nationalhelden „Pulaski" „Kosciuszko". Die Zegluga Polska war an dem ursprünglichen Aktienkapital von 18 Mill. Zloty mit 52 % beteiligt; der noch im Besitz der ehemaligen dänischen Mutterreederei befindliche Anteil ist im Laufe der Jahre durch Ankauf von seiten der Zegluga Polska auf einen unwesentlichen Bestand herabgemindert worden. Die Reederei unterhält in den Sommermonaten einen Dienst mit zwei Abfahrten monatlich, im Winter mit einer Abfahrt im Monat von Gdynia über Kopenhagen nach Halifax und New York. Das Hauptgeschäft für die Reederei ist die Beförderung polnischer Emigranten

nach Nordamerika. Um die schwierige Wirtschaftslage der Reederei zu erleichtern, ist 1930 ein Gesetz erlassen worden, welches der Reederei ein Monopol für die Beförderung von Auswanderern nach Nordamerika verschafft. Trotz dieser Unterstützung ist es nicht leicht gewesen, die Linie rentabel zu gestalten, da die Auswandererbewegung gerade nach der Gründung der Reederei abflaute, und da die Fahrzeuge für die Beförderung anspruchsvollerer Passagiere nicht ausreichten. Der Wettbewerb der großen Passagierreedereien auf dem Nordatlantik ist dafür zu scharf. Im Warenverkehr hat die Linie mit dem Wettbewerb der American Scantic Line zu rechnen, welche einen wöchentlichen Dienst von der Ostsee nach nordamerikanischen Häfen unterhält. Es kommt hinzu, daß die Verfrachtung über die großen Kontinenthäfen nach Nordamerika deshalb günstiger ist, weil Gdynia und Danzig noch immer nicht als gleichberechtigte Ladehäfen in der Nordamerika-Frachtkonferenz anerkannt sind. Mitte 1933 hat die Reederei ihren Dampfer „Polonia" aus dem Nordatlantikdienst herausgezogen und ihn in die Fahrt von Constanza nach Haifa eingestellt. Diese Auswandererlinie, die besonders von der umfangreichen jüdischen Emigration nach Palästina profitierte, hat sich sehr günstig entwickelt. Allein im Jahre 1933 konnten rund 5000 Passagiere befördert werden, wozu noch 2000 t meist hochwertiger Ladungsgüter hinzukamen. Im Jahre 1934 hat sich dieser Dienst weiterhin sehr gut entwickelt, und zwar beförderte die Linie 21 000 Passagiere und ca. 7000 t Fracht. Es werden auf der Reise die Häfen Istanbul und Alexandrien wie auch Piraeus außer den bereits genannten Häfen angelaufen. Da man in Kreisen der polnischen Schiffahrt wie auch bei den verantwortlichen Regierungsstellen die Aussichten für den Passagier- und Warenverkehr mit Nordamerika günstig beurteilt und die geringe Beschäftigung der Transatlantik-Reederei zur Hauptsache dem unzureichenden Schiffsmaterial zuschreibt, hat man sich im Jahre 1934 entschlossen, zwei moderne Dampfer für den Dienst nach New York in Auftrag zu geben. Nach längeren Verhandlungen ist die italienische Montfalcone-Werft mit dem Bau dieser Schiffe, die eine Geschwindigkeit von 18 bis 20 Seemeilen und einen Raumgehalt von etwa 15000 BRT haben sollen, beauftragt worden. Die Fahrzeuge sollen einen regelmäßigen Dienst nach Nordamerika unterhalten, wobei sie New York in einer Fahrzeit von 8 Tagen erreichen werden. Es ist also möglich, mit diesen zwei Fahrzeugen zweimal monatlich eine Abfahrt ab Gdynia durchzuführen. Die Fahrzeuge sollen wie bisher über Kopenhagen laufen und ohne Anlauf eines weiteren europäischen Hafens nach Nordamerika fahren. Der erste der zwei Neubauten, der auf den Namen „Pilsudski" getauft wurde, ist bereits Anfang 1935 vom Stapel gelaufen und wird im Herbst 1935 in Dienst gestellt. Das zweite Schiff, das den Namen „Batory" erhalten wird, soll etwa Anfang des Jahres 1936 seinen Dienst aufnehmen.

Die Gdynia-Ameryka Schiffahrtslinien S. A. beförderte auf ihrer Route nach Halifax und New York folgende Ladungen und Passagiere:

Beförderte Güter und Passagiere auf der Linie Gdynia—Halifax—New York.

Jahr	Zahl der Reisen	Waren in tons Ostwärts	Westwärts	Zusammen
1930	18	4 237	2 059	6 296
1931	18	3 171	804	3 975
1932	15	5 110	1 875	6 985
1933	14	3 500	6 830	10 330
1934	14	6 419	7 104	13 523

Jahr	Passagiere Ostwärts	Westwärts	Zusammen
1930	3 918	6 865	10 783
1931	5 541	2 707	8 248
1932	6 589	3 469	10 058
1933	3 274	3 269	6 543
1934	3 154	4 363	7 517

Als vierte Reederei unter polnischer Flagge ist die Polskarob (Polnisch-Skandinavische Transportgesellschaft S. A., Gdynia) zu nennen. Diese Reederei ist eine Tochtergesellschaft der Polnisch-Oberschlesischen Kohlenhandelsgesellschaft Robur in Kattowitz. Sie ist lediglich im Transport von Kohlen nach Skandinavien beschäftigt und stellt somit den reinen Typ einer Werksreederei dar. Sie ist 1927 gegründet worden, und zwar mit vier Dampfern, die damals aus Schweden gekauft wurden.

Die Verteilung des Flottenbesitzes auf die einzelnen Reedereien geht aus folgender Übersicht hervor:

Bestand der polnischen Reedereien.

Name des Schiffes	Type	t. dw.	BRT	NRT	Baujahr
I. Zegluga Polska S. A., Gdynia.					
1. Katowice	Frachtd.	2 914	1 995	1 107	1925
2. Poznan	Frachtd.	3 038	2 017	1 121	1926
3. Krakòw	Frachtd.	3 000	2 018	1 122	1926
4. Torun	Frachtd.	2 940	2 018	1 122	1925
5. Wilno	Frachtd.	3 000	2 018	1 121	1926
6. Wisa	Frachtd.	5 070	3 108	1 844	1928
7. Tczew	Frachtd.	1 020	760	344	1925
8. Chorzòw	Frachtd.	1 350	845	489	1921
9. Slask	Frachtd.	1 542	1 402	758	1931
10. Cieszyn	Frachtd.	1 430	1 402	758	1913
11. Gdansk	Passagierd.	—	547	234	1927
12. Gdynia	Passagierd.	—	586	281	1927
13. Jagwiga	Passagierd.	—	270	107	1928
14. Wanda	Passagierd.	—	270	107	1928
15. Puck	Frachtd.	1 545	1 065	504	1935
16. Hel	Frachtd.	1 545	1 065	504	1935

II. Polnisch-Britische Schiffahrtsgesellschaft S. A., Gdynia.					
Name des Schiffes	Type	t. dw.	BRT	NRT	Baujahr
1. Premjer	Pass./Fracht.	3 570	3 534	2 173	1922
2. Warszawa	Pass./Fracht.	2 510	2 486	1 534	1916
3. Lwòw	Pass./Fracht.	1 989	1 308	734	1932
4. Lublin	Pass./Fracht.	1 989	1 308	734	1932
5. Lech	Pass./Fracht.	2 110	1 567	790	1934

III. Gdynia-Ameryca Schiffahrtslinien S. A., Gdynia.

Name des Schiffes	Type	t. dw.	BRT	NRT	Baujahr
1. Kosciuszko	Pass./Fracht.	5 300	6 522	3 940	1915
2. Polonja	Pass./Fracht.	7 200	7 500	4 519	1910
3. Pulaski	Pass./Fracht.	6 150	6 345	3 820	1920
4. Pilsudski*)	Pass./Fracht.	—	ca. 15 000	—	1936
5. Batory*)	Pass./Fracht.	—	ca. 15 000	—	1935

*) Im Bau

IV. „Polskarob", Polnisch-Skandinavische Transportgesellschaft S.A., Gdynia.

Name des Schiffes	Type	t. dw.	BRT	NRT	Baujahr
1. Robur III.	Kohlend.	2 850	1 894	1 138	1923
2. Rubor IV.	Kohlend.	3 000	1 971	1 067	1930
3. Robur V.	Kohlend.	3 000	1 975	1 073	1930
4. Robur VI.	Kohlend.	3 300	2 088	1 252	1922

Die Fortschritte, die im Aufbau der polnischen Schiffahrt erzielt worden sind, lassen sich am besten aus der Transportleistung der polnischen Handelsflotte ablesen. Während im Jahre 1927 nur 315 000 t mit eigenen Fahrzeugen befördert werden konnten, ist diese Leistung bis zum Jahre 1932 auf fast 1,1 Millionen Tonnen gestiegen. Danach ist ein geringer Rückschlag eingetreten, der aber im Jahre 1934 fast vollständig wieder ausgeglichen werden konnte. Die Schwankungen in den Transportleistungen der polnischen Handelsflotte entfallen ausschließlich auf die polnische Trampschifffahrt, die, wie bereits oben erwähnt wurde, zeitweilig durch das Auflegen der Trampdampfer der Zegluga Polska in ihrer Leistungsfähigkeit verkleinert worden ist.

Wie aus folgender Zusammenstellung zu ersehen ist, beläuft sich der Anteil der von Tourenschiffen beförderten Ladungen gegenwärtig auf fast 30 % der insgesamt beförderten Warenmengen durch polnische Schiffe. Dies muß angesichts der Tatsache, daß die ersten Linien im Jahre 1929 eingerichtet worden sind, als ein sehr guter Erfolg bezeichnet werden.

Transportleistungen der polnischen Handelsflotte (in 1000 t).

	1927	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934
Gesamttransport .	315,1	526.6	660.4	878.9	1 094,8	1 094.8	861.3	962,4
davon:								
Import	42,5	132,7	195,2	153,0	153,1	90,5	116.0	168,1
Export	221,2	368,0	422,5	636,8	884,4	915,0	700,7	711,9
zwischen fremden Häfen . .	51,6	26,0	42,6	89,1	72,3	89,3	44,6	82,4
Trampschiffahrt . .	315,1	526,6	613,2	787,2	965,7	916.3	616,2	664,2
Linienschiffahrt . .	—	—	47,1	91,6	126,1	178,6	245,1	298,2
Anteil d. poln. Flagge am Gesamtverkehr d. poln. Häfen in % .	2,8	4,7	5,7	6,7	8,0	9,4	7,2	6,6

Die absinkende Kurve des Anteils der polnischen Flagge am gesamten Güterverkehr der polnischen Häfen darf nicht etwa auf

eine verminderte Leistungsfähigkeit der polnischen Handelsflotte zurückgeführt werden. Tatsächlich haben sich die Transportleistungen der polnischen Reedereien ja annähernd erhalten. Aber der Güterstrom über die polnischen Seehäfen ist so stark angestiegen, daß die noch relativ kleine polnische Handelsflotte nicht in der Lage war, den gestiegenen Anforderungen zu entsprechen. Der Rückgang ist also lediglich relativ, nicht etwa absolut zu bewerten. Infolge der Möglichkeiten, in größerem Umfang Fracht aus dem eigenen Güterverkehr zu ziehen, trägt man sich mit Plänen zum weiteren Ausbau der Handelsflotte.

Durch die Schiffe der „Polskarob" wird nur Gdynia bedient, und deshalb spielt die polnische Flotte in diesem Hafen eine größere Rolle als etwa in Danzig. Gegenüber dem Gesamtanteil der nationalen Flagge am Güterverkehr der polnischen Häfen, der sich auf 7,2 % im Jahre 1933 belief, bestritt die polnische Flagge in Gdynia 11,1 % des gesamten Güterverkehrs und in Danzig nur 2,7 %. Dabei sind die Anteile am Import im allgemeinen höher als am Export, der infolge des Massengutverkehrs größeren Schiffsraum bedingt.

Anteil der polnischen Flagge am Güterverkehr (in 1000 t).

	GDYNIA		DANZIG	
	1932	1933	1932	1933
IMPORT Insgesamt . . .	432,9	870,7	429,1	493,2
dav. poln. Flagge . . .	68,1	79,5	22,4	36.5
poln. Flagge in % . . .	15,7	9,1	5,2	7,4
EXPORT Insgesamt . . .	4761,4	5235,2	5047,9	4659,7
dav. poln. Flagge . . .	733,6	598.5	181,4	100.5
poln. Flagge in % . . .	15,4	11,5	3,5	2,2
IM- u- EXPORT zus. . .	5194,3	6105,9	5477,0	5152,9
dav. poln. Flagge . . .	801,7	677.9	203.8	136.9
poln. Flagge in % . . .	15,4	11,1	3,7	2,7

Obwohl die Linienschiffahrt zweifellos von größerer Bedeutung für die Zukunft der polnischen Schiffahrt sein wird, stellt sie doch heute kaum 30 % der Gesamtleistung der polnischen Schiffahrt im Warentransport dar. Wertmäßig wird der Anteil zwar erheblich höher sein, mengenmäßig überwiegt aber noch das Trampgeschäft. Dabei handelt es sich im wesentlichen um den Export polnischer Massengüter; die Betätigung in der Einfuhr nach Polen ist ständig zurückgegangen. Die Trampschiffahrt beförderte folgende Warenmengen:

Transporte der polnischen Trampschiffahrt (in tons).

Jahr	Import	Export	Zwischen fremden Häfen	Zusammen	Anteil an den Gesamttransporten d. poln. Flotte %
1927	42 374	221 189	51 595	315 148	100,00
1928	132 745	367 940	25 955	526 640	100,00
1929	184 221	386 375	42 652	613 248	92.86
1930	132 160	566 004	89 099	787 263	89,58
1931	110 716	785 917	69 082	965 715	88 45
1932	42 553	796 143	77 563	916 259	83,69
1933	23 300	563 412	29 480	616 192	71,54
1934	38 056	561 198	64 899	664 153	69,01

Welchen Anteil an diesen Transporten die Trampschiffe der Zegluga Polska gehabt haben, ergeben nachstehende Übersichten:

Tramptransporte der Zegluga Polska (in tons).

Jahr	Import	Export	Zwischen fremd. Häfen	Zusammen
1927	40 409	211 653	51 585	303 647
1928	130 239	275 075	25 955	431 269
1929	181 525	287 314	25 463	494 302
1930	132 160	320 267	83 380	535 807
1931	110 716	389 330	63 561	563 607
1932	42 553	343 415	72 113	458 081
1933	23 300	115 343	15 091	153 734
1934	38 056	115 193	39 088	192 337

Transportleistungen der polnischen Reedereien (in 1000 t).

Gdynia-Ameryka Lin. .	6,3	4,0	7,0	12,1	18,7
Poln.-Brit.-Reederei . .	63,2	97,8	92,9	95,9	89,9
Polskarob	251,5	402,1	458,2	462.5	471,8
Zegluga Polska	557,9	588,0	536,8	290,8	381,9
Zusammen	878,9	1091,9	1094,9	861,3	962.4

Die Polskarob beschäftigt sich lediglich mit dem Kohlentransport und hat dabei folgende Transportleistungen vollbracht:

Transporte der „Polskarob" Polnisch-Skandinavische-Transport-Gesellschaft S. A., Gdynia (in tons).

Jahr	Import	Export	zw. fremden Häfen	Zusammen
1927	1 965 0	9 536,0	—	11 501
1928	2 505,5	92 865,5	—	95 371
1929	2 695,5	99 061,0	17 189,5	118 946
1930	—	245 737,0	5 719,0	251 456
1931	—	396 587,0	5 521,0	402 108
1932	—	452 728,0	5 450,0	458 178
1933	—	448 069,5	14 388,5	462 458
1934	—	446 005,5	25 811,0	471 816

Mit ganz geringen Ausnahmen sind diese Transporte ab Gdynia durchgeführt worden.

Im Jahre 1934 hat die Gesellschaft 168 Reisen gemacht. Im Vergleich mit dem Vorjahre ist die Kohlenbeförderung zwischen fremden Häfen besonders gestiegen. Folgende Mengen von Kohle sind nach einzelnen Ländern von der Gesellschaft ausgeführt worden: Tonnen: Nach Schweden 311 503, Norwegen 70 191, Belgien 46 174, Dänemark 25 811, Holland 15 378, Irland 2760.

Die Transportleistungen der einzelnen Reedereien unterscheiden sich naturgemäß stark nach ihrem Arbeitsgebiet. Wie aus nachstehender Übersicht hervorgeht, hat die Zegluga Polska von 1932 auf 1933 sehr starke Verluste erlitten, die aber lediglich dem Rückzug aus dem Trampfrachtgeschäft zuzuschreiben ist. Das Frachtgeschäft der Linienschiffahrt hat einen stetigen Aufschwung genommen.

ZUSAMMENFASSENDES SCHLUSSWORT.

Der Zweck dieser Arbeit ist, die wirtschaftlichen Grundlagen für den Aufbau einer nationalen polnischen Handelsflotte zu untersuchen und daraus Rückschlüsse auf die Zukunftsaussichten dieser Handelsflotte zu ziehen. Es ergab sich dabei von selbst, daß man sich vornehmlich auf die unveränderlichen Faktoren, die in der Struktur der polnischen Wirtschaft verankert sind, stützte und die konjunkturellen Momente nur so weit in Betracht zog, als sie geeignet waren, die bisherigen Entwicklungslinien zu erklären. Die schlechte konjunkturelle Lage der gesamten Weltschiffahrt und die bestehende Unsicherheit über die wirtschaftlichen Zukunftsaussichten der großen Handelsflotten in aller Welt lassen es auch besonders schwierig erscheinen, eine Prognose für die noch im Aufbau begriffene polnische Handelsflotte hinsichtlich ihrer allgemeinen Entwicklung und besonders mit Hinblick auf ihre Rentabilität zu geben. Aber soviel kann mit ziemlicher Sicherheit aus der Untersuchung geschlossen werden, daß diejenigen Handelsflotten, die sich im wesentlichen auf den Transport der im Außenhandel des eigenen Landes anfallenden Güter stützen — und dazu gehört auch die polnische Handelsflotte — bessere Zukunftsaussichten haben als diejenigen Flotten, die sich früher in der Zeit wirtschaftlicher Freizügigkeit aufgebaut haben. Es ist in der Untersuchung über die allgemeine Lage der Schiffahrt nachgewiesen worden, daß gegenwärtig die Tendenz besteht, den Seetransport zu „nationalisieren", ihn aus Gründen der Devisenersparnis möglichst mit Fahrzeugen unter eigener Flagge durchzuführen. Es war nicht Aufgabe unserer Untersuchung, diese bestehende Tendenz in der Schiffahrtspolitik daraufhin zu prüfen, ob es sich um eine strukturelle Veränderung oder nur um eine Krisenerscheinung handelt; man kann sich damit begnügen, sie festzustellen und auf die Beurteilung der Lage für die polnische Handelsflotte anzuwenden.

Die polnische Handelsflotte hat bisher noch keinen großen Umfang angenommen, man darf aber bei der Beurteilung dieser Tatsache nicht vergessen, daß es praktisch erst seit 1927 eine zielbewußte Schiffahrtspolitik in Polen gibt. Was dabei in acht Jahren geleistet worden ist, kann unter Berücksichtigung der herrschenden Krise als durchaus beachtbar bezeichnet werden. Die Möglichkeiten für den weiteren Ausbau der Handelsflotte sind durch die planvolle Wirtschaftspolitik der polnischen Regierung gegeben worden. In dem Abschnitt über die Wege des polnischen Außenhandels ist im einzelnen nachgewiesen, daß der Export und die Einfuhr, wenn überhaupt möglich, auf den Weg über die beiden Häfen des polnischen Zollgebiets gelenkt worden ist. Praktisch wird heute der gesamte seewärtige Außenhandel Polens über die Häfen Gdynia und

Danzig abgewickelt, es bestehen außerdem sehr wertvolle Verbindungen zum südosteuropäischen und mitteleuropäischen Hinterland, die den Warenstrom für diese Gebiete über diese beiden Häfen führen. Es ist also dafür gesorgt worden, daß in den eigenen Häfen ein ausreichendes Güterangebot vorhanden ist, daß auch in umgekehrter Richtung keine größeren Verladungen für Polen über Wettbewerbshäfen geleitet werden. In Wirklichkeit hat die verfügbare Frachtenmenge die Transportkapazität der polnischen Handelsflotte weit überstiegen, aber man darf dies nicht etwa auf ein Versagen der polnischen Schiffahrtspolitik zurückführen, sondern muß den Ladungsüberschuß als eine Reserve betrachten, die für die Ausdehnung der Handelsflotte bereit steht, die ihn sogar sachlich fundiert.

Wenn man diese Wirtschaftspolitik Polens ganz allgemein als die Voraussetzung für eine Erweiterung der nationalen Handelsflotte ansehen kann, dann ist dabei noch vollkommen unberücksichtigt geblieben, welche Möglichkeiten sich für die eigene Handelsflotte aus der zukünftigen Entwicklung des polnischen Außenhandels bieten. Allein der heutige Umfang und die gegenwärtige Verteilung des Außenhandels Polens bieten schon erhebliche Gewinnchancen für die polnischen Reedereien; sie müssen sich noch stark erweitern, wenn der Außenhandel Polens sich im Verlauf der nächsten Jahre oder Jahrzehnte ausdehnen wird. Hierbei handelt es sich durchaus nicht allein um vage Vermutungen, sondern um die begründete Ansicht, daß die im Aufbau und in fortschreitender Industrialisierung begriffene polnische Wirtschaft alle Voraussetzungen für eine starke Ausdehnung der Außenhandelsbeziehungen besitzt. Dabei ist es für die polnische Schiffahrt natürlich von außerordentlicher Wichtigkeit, in welcher Richtung sich dieser Aufbau des Außenhandels vollziehen wird. In dem Abschnitt über die Entwicklung des polnischen Außenhandels ist gezeigt worden, daß gegenwärtig noch die europäischen Länder für den Absatz polnischer Exportgüter die größte Rolle spielen, daß aber bereits eine starke regionale Umlagerung stattfindet. Mit den überseeischen Ländern besteht eine sehr starke Passivität im Warenaustausch. Die Bestrebungen zum Ausgleich der Handelsbilanz mit allen Ländern, die in der polnischen Handelspolitik früher als sonst in der Welt zum Ausdruck gekommen ist, muß sich auf die Dauer in einer Steigerung der polnischen Exporte nach Übersee auswirken. Hierdurch wird sich für die polnische Handelsflotte die Gelegenheit bieten, den Sprung von der europäischen Linienfahrt in die große Überseefahrt zu tun. Die Gründung von polnischen Überseelinien kann dem notwendigen vermehrten Absatz polnischer Exportgüter in den außereuropäischen Ländern von großem Nutzen sein. Naturgemäß werden solche Linien, die Pionierarbeiten für den Außenhandel leisten sollen, für längere Zeit keine rentablen Unternehmungen darstellen. Es ist aber nach dem vielfach bewiesenen Grundsatz: „Der Handel folgt der Flagge" anzunehmen, daß sich solche einstweiligen Verluste letzten Endes in große volkswirtschaftliche — und später auch privatwirtschaftliche — Gewinne verwandeln.

LEBENSLAUF.

Ich bin am 19. Juli 1909 in Weglin bei Lublin in Polen als Sohn des Gutsbesitzers Stanislaw Hempel geboren. Die Schule besuchte ich in Chyrów/Polen, wo ich auch im Frühjahr 1928 das Abitur gemacht habe. Vom Mai 1928 bis Oktober 1929 habe ich freiwillig gedient. 1929/30 war ich auf der Handelshochschule in Warszawa.

Vom Juni 1930 bis Oktober 1933 war ich als Beamter des Außenministeriums am Polnischen Konsulat in Hamburg tätig. In Hamburg besuchte ich außerdem die Hansische Universität als ordentlicher Student seit dem Wintersemester 1930/31. Vom Oktober 1933 bis März 1935 studierte ich dort als Stipendiat der polnischen Regierung, und war gleichzeitig Korrespondent der polnischen Staatsreedereien in Hamburg. Im Frühjahr 1935 bestand ich an der Hansischen Universität die Doktorprüfung.

Während des Sommers 1935 habe ich in der staatlichen Schiffahrtsgesellschaft „Zegluga Polska" gearbeitet. Seit Oktober 1935 bin ich in Bombay als Attaché am Polnischen Konsulat.

Jan Andrzej Hempel.